
ШАНС ВСЕМ – БЕСПЛАТНО ИНОМАРКА, ПОДПИСЧИКАМ – И «САМАРА» 147
www.zr.ru
№9
2002
За рулем
НЕ НАДО ПЛАТИТЬ «ГАИШНИКУ» 152
НОВОЕ ЛИЦО ВАЗа
22
ЭКСПЕРТИЗА: 40 БАТАРЕЙ 120
ISSN 0321-4249
9 770321 424021 09
ПОДАРКИ ОТ Gillette SERIES 148
НЕУЗНАВАЕМЫЙ «РЕНО-МЕГАН» 42

ДАВНИХ И НОВЫХ ЧИТАТЕЛЕЙ ЗР ПРИГЛАШАЮ ВМЕСТЕ ОБСУДИТЬ ТО, ЧТО ИХ СЕГОДНЯ БОЛЕЕ ВСЕГО ВОЛНУЕТ. ДЛЯ ЭТОГО РАЗ В МЕСЯЦ, В ПЕРВУЮ СРЕДУ С 10 ДО 19 ЧАСОВ ВЫ МОЖЕТЕ ОБРАТИТЬСЯ КО МНЕ В РЕДАКЦИЮ ЧЕРЕЗ ИНТЕРНЕТ (http://www.zr.ru) ИЛИ ПО ТЕЛЕФОНУ (095) 207-10-58 И В ЭТОТ ЖЕ ДЕНЬ ПОЛУЧИТЬ ОТВЕТ. СПАСИБО. ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР **П. МЕНЬШИХ.**

/ДИАЛОГ В ПЕРВУЮ СРЕДУ

НЕ БУДЕМ УНИЖАТЬСЯ

Вот вы вечно агитируете за какую-то порядочность – долой блатные сирены, не давайте взяток... Честно говоря, это – детский сад типа: «Ребята, давайте жить дружно!» Еще одно подтверждение тому – новый КоАП. Если вы надеетесь, что с его принятием на дорогах что-то изменилось, то рекомендую самому сесть за руль и прокатиться в любом направлении до первого взмаха полосатой палочкой... МАКСИМ, САРАТОВ

Вы серьезно полагаете, что я езжу по каким-то иным дорогам и общаюсь с другими блюстителями закона? Прекрасно знаю, что цепочка «квитанция–сбербанк–штраф» водителю невыгодна – куда проще договориться с «командиром» на месте. Но тогда давайте закроем на все глаза и согласимся жить как живем – не по закону и не по совести, а по взятке.

Впрочем, насчет КоАП я с вами согласен – не изменилось ничего. Обладатели полосатых палочек так зарвались, что даже не пытались хоть как-то подготовиться к введению новых нормативов: того нет, сего нет... И это понятно – они абсолютно убеждены в том, что при любых обстоятельствах мы по-прежнему будем смотреть на них снизу вверх. Им даже наплевать на всеобщее презрение, потому что на презрении к ним замешан и наш страх – мы всегда боялись схлопотать «дырку», лишиться «прав» (потеряют при пересылке) или цепенели от перспективы отправиться за тридевять земель в поисках неизвестной сберкассы для оплаты штрафа... И все же заставить их работать так, как делают это полицейские в развитых странах, можем только мы: еще Вольтер говорил, что свобода состоит в том, чтобы зависеть только от законов. А при всех недостатках нового кодекса он уже сегодня способен помочь каждому из нас ощутить себя не рабом, а человеком.

Что касается лично меня, то совершенно искренно заявляю: ни при каких обстоятельствах не полезу при инспекторе за бумажником. Виноват – возьму квитанцию, потом в отведенный срок заеду в удобный мне банк и оплачу штраф. А вот суетиться и доказывать, что и где я заплатил, больше не стану – это не мои проблемы. Понадобится – пусть организуют систему контроля, учета и чего угодно: пора перестраивать службу унижения на систему помощи. В конце концов, я хочу видеть на наших дорогах честных и справедливых офицеров, уважающих себя и уважаемых нами. Что касается выгодно-невыгодно... Наказать меня смогут, а вот унизить – нет. Убежден, что и для подавляющего большинства россиян это гораздо важнее.

ДО «КАЛИНЫ» – ДВА ГОДА

Располагаете ли вы информацией о планах ВАЗа по выпуску «Калины»? АЛЕКСАНДР ЛУЗГИН, ПЕРМЬ

Совсем недавно на заводе определен конкретный срок начала производства новой вазовской модели – сентябрь 2004 года. В конструкторском штабе завода все нацелено на эту дату. Ждать осталось два года.

ГДЕ ВЫ, РЕФОРМАТОРЫ?

Читаю, слушаю, смотрю, а все равно никак до меня не доходит – так что же уготовлено нашему автопрому? Все слова вроде бы известные, а о чем они – не пойму... АЛЕКСАНДР, СЕРПУХОВ

Если бы вы что-нибудь в этом поняли, то можно было только позавидовать... Но ведь вокруг дремучесть и отсталость – откуда же взяться четкой концепции развития автопрома? Нагнетание истерии вокруг введения пошлин, метания между рублем, долларом и евро и, как следствие, извечная мечта о чуде, в данном случае – о простой и ясной бумаге «сверху», которая вдруг все расставит по полочкам.

Что тут скрывать: наше естественное состояние сегодня – говорильня на общие темы. Но даже из этой говорильни понятно, что никакого нового российского автомобиля нам пока что не видать. Как делали мы миллион УСТАРЕВШИХ БЕЗЛИКИХ машин в год, так и будем делать. И как бы плохо мы ни думали о правительстве, оно думает о нас еще хуже. Ну не хотят там видеть, что уже в этом году будет куплено за границей почти полмиллиона иномарок разной «свежести» – на них у народа нашлись деньги! Думаю, что в следующем году эта цифра может увеличиться. А власть имущие, извините, заехали в тупик и никак не могут сообразить, что делать.

Так и хочется крикнуть: господа, ну попробуйте же совершить маленькое экономическое чудо! Не хватает собственных идей – позаимствуйте у корейцев, японцев, да хоть у узбеков! Не хватает средств – обеспечьте реальные, привлекательные условия для инвестиций! Наконец, подумайте, может быть, о самом реальном: о том, чтобы напрячься и за счет государства построить при участии серьезного партнера несколько заводов (не монстров типа ГАЗа и ВАЗа, а современных компактных, на 200–250 тыс. машин в год). Потраченные деньги вернутся с плюсом. Сделайте хоть что-нибудь – войдите в нашу историю не как временщики, убивающие экранное время и газетные страницы, а как настоящие реформаторы, сумевшие (или хотя бы пытавшиеся!) дать народу его мечту – Автомобиль. О вас заговорят!



В ИЮЛЕ СТРАНИЦУ «ЗА РУЛЕМ» В ИНТЕРНЕТЕ ПОСЕТИЛО 111 740 ЧЕЛОВЕК.

ПОДСТАВЛЯЮ-Ю-ЮТ!!!

И НЕ ТОЛЬКО ВЫМОГАТЕЛИ. ЧАСТО МЫ С ВАМИ СВОИМИ НЕРАЗУМНЫМИ ДЕЙСТВИЯМИ ПОДСТАВЛЯЕМ СЕБЯ И ДРУГИХ

Официальное заявление: авторы материала настоящим заверяют, что «подставлялами» никогда не были и становиться не собираются. Сами «подставы» (умышленные ДТП с целью вымогания у жертвы денег) считают деянием, безусловно, криминальным и призывают правоохранительные органы обратить самое пристальное внимание на эту напасть.

ВОДИТЕЛЬ-ПОДСТАВЛЯЛА / АНТОН ЧУЙКИН
ФОТОГРАФ-НАБЛЮДАТЕЛЬ / ИГОРЬ ТВЕРДУНОВ

Государство должно сурово карать преступника и всячески защищать законопослушных граждан. То есть нас с вами – невинных жертв дорожных и всяких прочих злодеев. Во как завернули, прямо правозащитники! Теперь, рискуя нарваться на град упреков, пинков и тухлых яиц в свой адрес, провозгласим следующее: многие пострадавшие от «подставлял» вовсе не невинные жертвы. Они сами нарушают закон, чем, зачастую, и пользуются бандиты с большой дороги. Только не надо топать ногами и ругаться – это в самом деле так. Мы рискнули попробовать себя в роли «уголовных элементов»...

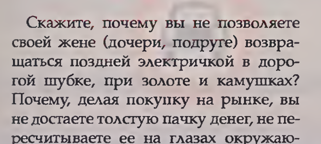
Грустная картина получается, господа. На фотографиях не кто-нибудь, а мы с вами – честные, порядочные граждане... которые сплошь и рядом нарушают основной закон водителя – Правила Дорожного Движения. Тем самым порождая «подставы»!

Еще мгновение – и водитель «пятерки» может «налететь» на приличную сумму! Особенно, если справа-сзади окажется не УАЗ, а «Геленедваген». Такова плата за нарушение пунктов 8.5 и 8.6. Если не накажет ГАИ – накажут «крутые».



Всем стоять! Надежда на то, что встречные успеют затормозить «в дым», может и не оправдаться! Чуть не ежедневно мы видим на улицах результат банального, на первый взгляд, хамства – искореженное железо и кровь на асфальте...

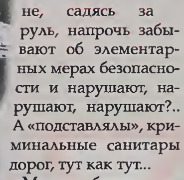
Цена такого «маневра» – штраф от 3 до 5 МРОТ или лишение «прав» на срок до четырех месяцев, а также... безопасность пассажиров, доверивших свои жизни «мастеру»!



Скажите, почему вы не позволяете своей жене (дочери, подруге) возвращаться поздней электричкой в дорогой шубке, при золоте и камушках? Почему, делая покупку на рынке, вы не достаете толстую пачку денег, не пересчитываете ее на глазах окружающих и не суете небрежно в задний карман брюк? Почему, в конце концов, вы не пускаете в свою квартиру темных личностей, которые жалостливо просят водички? Ах, опасно! Могут украсть, ограбить, а то и здоровью, не дай бог, навредить.

Так почему тогда разумные и осторожные граждане, садясь за руль, напрочь забывают об элементарных мерах безопасности и нарушают, нарушают, нарушают?.. А «подставлялы», криминальные санитары дорог, тут как тут...

Может, будем стараться ездить по Правилам? Пусть не от большой сознательности и не из страха перед инспектором, так хоть из соображений элементарной осторожности. Наша безопасность – в наших собственных руках! **ЗР**



Милая девушка из очаровательной «Тойоты», не задумываясь, подвергает опасности себя и тех, кто в «Волге» справа. «Стоимость» поворота из левого ряда с лихой «подрезкой» соседа – минимум несколько сотен долларов и, что еще хуже, возможные травмы водителей и пассажиров обеих машин!

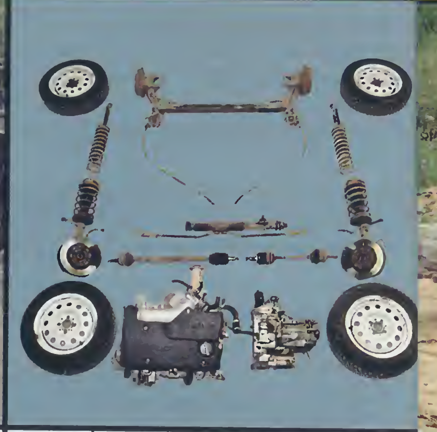
Тем, кто не хочет ползти за грузовиком, следует помнить: пересечение сплошной линии разметки влечет не только штраф или лишение «прав». Если водитель со встречной полосы, объезжающий внезапно возникшее препятствие, не пересечет белую линию, но заденет машины нарушителей, административную и материальную ответственность понесут они – водители «пятерки» и следующей за ней иномарки. И это – не «подстава», а – норма Правил!



Езда по полосе общественного транспорта – не легкая шалость, а преступное пренебрежение Правилами и безопасностью окружающих!

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:









НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ: ФОТО СЕРГЕЯ МИШИНА

/БОЛЬШАЯ ПОЛИТИКА

РЕШЕНИЯ КОНЦЕПЦИИ – В ЖИЗНЬ!

ПРАВИТЕЛЬСТВО НАКОНЕЦ-ТО ПРИНЯЛО КОНЦЕПЦИЮ РАЗВИТИЯ АВТОПРОМА НА ПЕРИОД ДО 2010 ГОДА

ТЕКСТ / ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

Ура, россияне! То, о чем в течение почти полутора лет вещали с высоких трибун депутаты и министры, а мы – обсуждали на кухнях и в курилках – свершилось! После долгих, мучительных сомнений премьер-министр подписал-таки концепцию развития автомобильной промышленности России (далее – КРАПР); правда, для этого потребовался требовательный окрик Президента. И что изменилось в нашей жизни? Внешне – вроде бы ничего. ГАЗ, например, объявил об очередном повышении цен на свою продукцию – других событий за месяц, кажется, не произошло. Но, может, случились изменения глубинные? Попробуем заглянуть в концепцию...

И МЕЖДУ СТРОК

КРАПР – это распоряжение правительства № 978-р на 15 страницах убористого текста. Знакомишься с ним и все время мучаешься мыслью – ведь где-то я это раньше видел, читал, конспектировал... Ба, да это же решения очередного съезда КПСС, которые надо немедленно претворить в жизнь! Не в смысле лозунгов, не поймите меня превратно, а в принципах построения, лексике, подбору тезисов. Согласитесь (те, кто это помнит): пресловутые решения были по сути своей очень правильным и хорошим документом. Излагались задачи, которые надо было решить (например, обеспечить всех квартирами к 2000 году или построить БАМ)... Замечательные цели, спору нет! Правда, никаких экономических расчетов не прилагалось (верьте на слово), но в целом замечательная была брошюра! Читаешь – и умиляешься: как мы будем жить хорошо...

Вот так и КРАПР, главы которой, кажется, целиком списаны с разных экономических учебников (что вполне понятно – от гневной речи Президента в Казани до появления документа прошло меньше недели). Совершенно правильно изложены как конечные цели («насыщение транспортного комплекса страны современной автомобильной техникой, соответствующей международным требованиям по экологии и безопасности»), так и пути их достижения («стратегия деятельности автомобильных компаний на внутреннем и внешнем автомобильном рынках заключается в укреплении и расширении позиций при реализации автомобильной техники за счет повышения ее конкурентоспособности, развития сервисного обслуживания, совершенствования системы продажи»). Уффф... И так далее, на 15 страницах. Чтобы найти хотя бы малейший намек на конкретику, надо здорово постараться.

На странице 2 в качестве приоритетных названы «увеличение производства легковых автомобилей особо малого и малого классов», а также «обновление парка автобусов общественного пользования». Это уже кое-что! Мы люди умные, 70 лет советской власти научили читать между строк. Вероятно, это означает, что АвтоВАЗ государство поддерживать готово, так же, как и грузовое производство на ГАЗе, и весь холдинг «Руспромавто» в целом, а вот на «Москвиче», где пытались делать представительские автомобили, можно смело ставить крест.

Самый главный раздел концепции – это, конечно же, «Меры государственной поддержки». Вот это совершенный образец партийного подхода к подготовке документа! Среди двух десятков тезисов типа «организовать», «совершенствовать», «стимулировать», «содействовать» и т. д., как ни ищи, нет тезиса, которого так ждали все инвесторы, желающие (или желавшие) вкладывать свои деньги в наш автопром, – о налоговых льготах и защите инвестиций. Нет такого пункта. Не дождетесь, господа!

Да, чуть не забыл! Есть еще один конкретный пунктик – «выравнивание таможенных платежей для юридических и физических лиц при ввозе на таможенную территорию РФ подержанных легковых автомобилей». Помнится, по поводу этого параграфа, а также другого («на импортную автотехнику, бывшую в эксплуатации более 7 лет... установить ставки таможенных пошлин, соразмерные ставке на новый автомобиль») раздавалось множество радостных возгласов. Значит, не видать «драконовских» пошлин! Справедливость наконец-то торжествует! Ура-ура! Но не будем торопиться.

ЧТО НАМ СТОИТ ДОМ ПОСТРОИТЬ?

Не всякий знает, что концепция, даже одобренная распоряжением Правительства, не имеет нормативного характера. То есть с точки зрения закона это не более чем свод рекомендаций, на основании которого в течение отведенного срока примут другие документы. Нормативные. А какие они будут – стало понятно уже через несколько дней после того, как премьер М. Касьянов поставил свою подпись. Начальник департамента тарифного регулирования Минэкономразвития А. Кушниренко заявил, что в ближайшее время последует решение повысить ставку таможенных пошлин на старые иномарки в несколько раз – это все, мол, было согласовано еще в январе и никто не отменял. Причем это никак не противоречит концепции!

Так что суть легко укладывается в один недлинный абзац на с. 3: «Главным фактором, обеспечивающим привлекательность отечественной техники, является ее сравнительно низкая цена. Однако ввозимая из-за границы в значительных объемах бывшая в эксплуатации автомобильная техника составляет серьезную конкуренцию отечественной продукции». Все остальное – извините, не более чем набор рассуждений на тему «Как было бы хорошо, если бы у нас была современная промышленность». ...Но все-таки приятно, что концепция появилась вообще. У авиастроителей такой нет, и у кондитеров нет, и даже у секретных физиков – тоже. А еще мы теперь знаем, какую важнейшую роль в экономике играет автопром... ЗР

И СПЕЦТЕХНИКА ТОЖЕ

В середине лета Федеральный информационный центр (ФИЦ) и ОАО «АСМ-холдинг» провели «круглый стол» по проблемам развития отечественной спецтехники. Парк машин устарел морально и технически – только 5% автомобилей, главными заказчиками которых являются Минобороны, МЧС, МВД и Минздрав, моложе шести лет. Авторы правительственной концепции развития российского автопрома о спецтехнике забыли. Поэтому производители и потребители решили сформулировать предложения, дополняющие документ, подготовленный чиновниками.



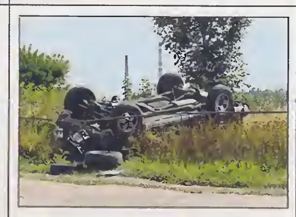
В ГАИ ТЕПЕРЬ – СПЛОШНЫЕ ЗВЕЗДЫ

Как сообщил министр внутренних дел России Борис Грызлов, служить в Госавтоинспекции будут только офицеры. Деятельность инспекторов впредь станут оценивать не по числу выявленных нарушений, а по количеству ДТП в местах несения ими службы. Кстати, возвращение прежнего названия «ГАИ» не вытеснит с вывесок, жетонов и бланков ставшее привычным «ГИБДД». Чтобы избежать ненужных расходов, приняли соломоново решение: считать «ГАИ» сокращенным, дополнительным названием ГИБДД.

УКРАИНА ОТГОРОДИЛАСЬ ОТ ВАЗОВ

Украина объявила о введении специальной пошлины на российские автомобили с рабочим объемом двигателя от 1000 до 1500 см^3. Размер ее ставки – 31,7%. Пошлина введена пока временно, до 8 декабря 2002 года. Правительство Украины объясняет эту меру тем, что импорт автомобилей ВАЗ и продажа их по демпинговым ценам нанесли значительный ущерб национальному автопроизводителю. В 2001 году на Украине было продано более 37 тыс. вазовских автомобилей с двигателями до 1500 см^3, из них только 20% украинской сборки. В 2002 году продажи должны были составить уже 50 тыс. машин.

По словам Владимира Каданникова, АвтоВАЗ не уйдет с рынка Украины, имеющего для него стратегическое значение. В сложившейся ситуации придется наращивать сборку на мощностях Луцкого автомобильного и Херсонского судостроительного заводов: первоначальный план на этот год в 12 тыс. машин может быть увеличен вдвое.



ПО ДАННЫМ ГИБДД РОССИИ, каждое четвертое ДТП происходит по вине дорожников, которые традиционно остаются безнаказанными. Как заявил замминистра внутренних дел Александр Чекалин, МВД будет привлекать к административной ответственности руководителей дорожных организаций, содержащих дороги в ненадлежащем состоянии. По его словам, инспекторам ДПС поручено при составлении протоколов на местах аварий обращать особое внимание на состояние дороги.

ДЕФИЦИТА БЕНЗИНА НЕ БУДЕТ

Правительство России повысило экспортную пошлину на бензин и дизельное топливо с 25 до 35 евро за тонну. Цель этого решения – уменьшить вывоз моторного топлива за границу и, увеличив тем самым его предложение на внутреннем рынке, остановить рост цен. Приведет ли эта мера к желаемому результату, станет ясно в ближайшее время. Несомненно одно: правительство не поддалось соблазну прибегнуть к старым, административным методам регулирования, хотя некоторые аналитики предсказывали такую возможность.



Госдума приняла в третьем, окончательном чтении поправки к Налоговому кодексу, касающиеся транспортного налога и акцизов на моторное топливо. Акцизы на бензин, как и предложил бюджетный комитет, повышаются с нового года на 45% (ЗР, 2002, № 8). При этом Госдума не поддержала предложение комитета полностью передавать акцизы на бензин и нефтепродукты регионам: решено делить эти платежи поровну между федеральным и региональными бюджетами. Новый закон значительно расширил полномочия регионов в регулировании ставок транспортного налога.

ПЕРЕХОД К СОСЕДУ

На российско-финляндской границе открыт новый автомобильный переход «Светогорск», имеющий 14 полос контроля (восемь – для легковых автомобилей, четыре – для грузовых и два – для автобусов). Его суточная пропускная способность – 1300 автотранспортных средств. Необходимость нового перехода вызвана быстрым (на 50–60% в год) ростом грузопотока из стран ЕС в Россию. Действующие на границе с Финляндией переходы «Брусничное» и «Торфяновка» не справлялись с такой нагрузкой даже при круглосуточной работе.

/ТЕСТ

СЕДАНЧИКИ

ОНИ ОДНОГО КЛАССА, НО СОВСЕМ РАЗНЫЕ – НЕ ТОЛЬКО ПО ЦЕНЕ

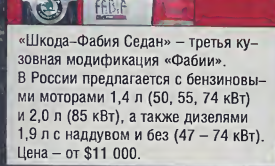


«Хёндэ-Акцент» образца 1999 года выпускается Таганрогским автозаводом (ТагАЗ) компании «Донинвест» с 2001 года. Машинокомплекты поступают с турецкого завода «Хёндэ». Комплектация только одна – стандартный набор оборудования, включая кондиционер, двигатель 1,5 л (75 кВт) и механическую коробку передач. Цена – $9990.

«КИА-Рио» выпускается калининградским предприятием «Автотор» с 2001 года. Российским покупателям предлагается только с двигателем 1,5 л (72 кВт) с механической и автоматической коробками передач. Цена – от $9500.





«Шкода-Фабия Седан» – третья кузовная модификация «Фабии». В России предлагается с бензиновыми моторами 1,4 л (50, 55, 74 кВт) и 2,0 л (85 кВт), а также дизелями 1,9 л с наддувом и без (47 – 74 кВт). Цена – от $11 000.

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ ФОМИН
ФОТО / ГЕОРГИЙ САДКОВ

Европейская мода на хэтчбеки так и не нашла у нас понимания – солидный автомобиль должен иметь изолированный багажник. Не пристало водителю слушать перезвон банок с домашним консервированием и обонять аромат канистры с бензином или даже плодов любимого сада. И уж совсем сникают пассажиры хэтчбека, когда хлопок задней двери звучит подобно маленькому взрыву.

А что делать, если большой и представительный автомобиль не по карману – искать подержанный, но солидный или удовлетвориться малым? Мы выбрали второй вариант. Тем более, что в практичности компактные седаны ныне не уступают хэтчбекам – складное заднее сиденье почти уравнивает их грузовые возможности. Знакомьтесь: два «российских корейца» и одна «немецкая чешка». Национальный вопрос в нынешней автоиндустрии основательно запутан.



ПО ОДЕЖКЕ ПРОТЯГИВАЙ НОЖКИ

«КИА-Рио» из балтийского Калининграда отличает, пожалуй, самая запоминающаяся внешность. Да и цвет заметный – мимо не пройдешь. Кстати, из всей троицы «КИА-Рио» наиболее серьезно оснащен: здесь и две подушки безопасности, и АБС, и полный электропакет, включая подогрев зеркал, и регулировка подушки водительского сиденья по высоте и углу наклона. И, конечно, кондиционер. Все это богатство будет стоить покупателю $10 800 – казалось бы, только радоваться. Для полного счастья не хватает лишь магнитолы и.... складной спинки заднего сиденья. Первое легко поправимо, но второе, увы.... В нашем тесте это единственная машина без такого полезного устройства.

«Хёндэ-Акцент» из Таганрога (и Турции), напротив, довольно скромен: только кондиционер, электрические стеклоподъемники и центральный замок. Зеркала извольте подгонять вручную, подушки безопасности не предусмотрены – за рулем не спят.... Заднее сиденье складное, но только целиком – вариант «трое и стремянка» не получится. Зато цена очень даже привлекательная – это единственный автомобиль ниже магической отметки $10 000.



KIA Rio



Hyundai Accent


Skoda Fabia





У создателей «Шкоды-Фабия» иной подход: безопасность прежде всего. АБС, ПБС, две надувные подушки есть обязательно. Складная по частям (40/60) спинка заднего сиденья сочетается с раздельной же подушкой – этот «трансформер» позволяет комбинировать. Другой пример образцовой эргономики – место водителя с регулировкой сиденья по высоте и рулевой колонкой переменной длины и наклона. А вот лишних сервоприводов в «Шкоде» не найти – задние стекла поднимают и опускают вручную, зеркала регулируют так же. Кондиционер в нашем случае – обязателен. Цена 15 000 евро (на момент сдачи материала – примерно столько же в долларах). А ведь еще полгода назад цена в долларах была на полторы тысячи меньше....

САЛОННЫЕ ЗАБАВЫ

В компактных автомобилях поневоле внимательно оцениваешь внутренний объем. Людям скромной комплекции теснота, как правило, не грозит, а вот обладателям героических пропорций стоит придерживаться принципа «семь раз отмерь, один раз отрежь». Хотя любая из машин обеспечит приемлемую посадку за рулем водителю ростом до 195 см, но «не все сантиметры одинаковы». Полному водителю не рекомендуем «Акцент» – низко расположенный нерегулируемый руль окажется на коленях, будет весьма неудобно. «Рио» не подойдет длинноногим – впрочем, проблемы начнутся лишь у тех, кто вплотную подошел к двухметровому рубежу. Только водительское место «Фабии» без труда адаптируется к особенностям самых разных «драйверов». А высокое



KIA Rio











расположение подушки и ширина дверного проема обеспечивают самую комфортную посадку в автомобиль.

Сидя на задних местах, выявить однозначного лидера непросто, хотя бы потому, что параметры автомобилей очень близки – 2,5 «взрослых» места с ограничением по росту 180 см. Хотя пространство для коленей заметно отличается: самый тесный КИА проигрывает наиболее просторной «Шкоде» примерно спичечный коробок. С другой стороны, салон «Рио» немного шире.

Ну, а главное-то – багажники. При весьма близких объемах они далеко не равноценны. Проем, открываемый крышкой «КИА-Рио», узок и неудобен из-за стильных задних фонарей. «Хёндэ-Акцент» предлагает более «покладистый» трюм, но и он не в силах соперничать с «Фабией», где нет выступающих внутрь петель и самая большая высота и размеры проема.

НА СТАРТ, ВНИМАНИЕ, МАРШ!

Самое время перейти к объективной оценке ходовых качеств. Лидер определяется сразу – в отрыв уходит «Хёндэ-Акцент». К 100 км/ч он «привозит» КИА более секунды, а «Шкоде» – две. Участвуй наша троица в кольцевых гонках, на километровой прямой «Хёндэ» ушел бы от соперников почти на 100 метров! Разрыв между «Фабией» и «Рио» не столь велик. Проиграв старт из-за «длинной» первой передачи, «чешка» не позволяет себе отставать больше. Возможно, она могла бы отыграться, не будь дистанция замера сокращена до двух километров из-за ремонта динамометрической дороги.

Следующее упражнение – разгон без переключения передач – уравнивает шансы КИА и «Хёндэ»: благодаря более «коротким» передачам «Рио» ничуть не хуже. «Шкода» снова проигрывает – мотор явно слабоват «на низах».

По части тормозов ситуация диаметрально противоположна. Здесь признанный чемпион «Фабия», которая может остановиться со 100 км/ч на четыре метра раньше, чем «Рио», и на семь раньше «Акцента». Последний, кстати, не оборудован АБС, а его усилитель тормозов, похоже, как раз на нее и рассчитан. Иначе довольно трудно объяснить тот факт, что усилие на педаль, приводящее к блокировке колес на сухом асфальте, составляет всего 140 Н. Или во всем виноваты турецкие шины «Ласса Мирата»? Оснащенный АБС «КИА-Рио» тормозит заметно лучше, но работа системы слышна гораздо сильнее, чем в «Шкоде». Впрочем, жалоба на турецкие шины относится лишь к их тормозным свойствам – выбег «Хёндэ-Акцент» на них оказался наибольшим.

ПО ДОЛИНАМ И ПО ГОРОДАМ

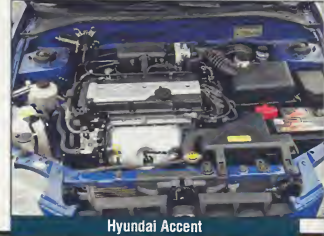
Каждый из трех автомобилей мы просто обязаны представить в типичных городских и загородных условиях. В мегаполисе преимущество у «Акцента» и «Рио». В активе первого лучшая обзорность, последнего – более тяговитый мотор. А вот на «Шкоде» в городском потоке чувствуешь себя не столь уверенно. Характеристика двигателя не позволяет опускать обороты ниже 2500, иначе сложно претендовать на освободившееся место в соседнем ряду, а крошечное правое зеркало вынуждает лишний раз обернуться при перестроении.

Зато в загородных условиях вновь происходит смена лидера. На первое место выходят комфорт и уровень шу-

ма, а здесь седанам корейского происхождения нечего противопоставить «Шкоде-Фабия». Если в чешской машине двигателя практически не слышно, то в «корейцах» моторы прослушиваются едва ли не с холостых оборотов, а в «Рио» к тому же возникает вибрация при включении кондиционера. Такая же существенная разница и в подвесках. «Шкода-Фабия» без труда справляется и с мелкими неровностями, и с длинными волнами дорожного покрытия; при этом ее подвески обладают солидным «запасом прочности». «Хёндэ-Акцент» кажется чуть более жестким, но это лишь иллюзия, порожденная шумом при проезде мелких неровностей – на деле его настройки ближе к комфортным. Еще хуже дела у «КИА-Рио»: даже с частичной нагрузкой энергоемкости подвески не хватает. Амортизаторы еще справляются с мелкими препятствиями, а на крупных приходится резко снижать скорость.

НЕВОЕННЫЕ МАНЕВРЫ

Если в обычных условиях разница в управляемости машин не слишком заметна, то на дорогах автополигона есть возможность как следует проверить способности всей троицы. Поворот с максимальным боковым ускорением легко расставит автомобили по ранжиру. Понятный и энергичный в дорожных условиях, «Хёндэ-Акцент» как-то сразу потерял четкость реакций, начал проваливаться в глубокий занос, на выходе щедро приправленный забросом и колебаниями из стороны в сторону, и вообще оказался неожиданно кренистым.


Hyundai Accent













«КИА-Рио» еще резче демонстрирует контраст между шоссе и полигоном. Резкий, с явными спортивными амбициями автомобиль начинает страдать от поперечной раскачки и связанных с нею сложностей управления. В пределе все тот же глубокий занос с развитием курсовых колебаний – откровенно неприятный сюрприз.

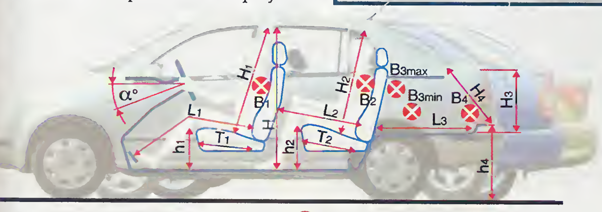
«Шкода-Фабия» на первый взгляд не блещет выверенными реакциями, однако с ростом скорости остается столь же надежной и понятной, как и в более простых условиях. Даже со стороны это выглядит совсем по-другому: без эффектных кренов, раскачки и почти без визга шин машина легко контролируется даже на пределе своих возможностей.

РАЗМЫШЛЕНИЯ О ПРИОРИТЕТАХ

«Шкода-Фабия» – типичный образец европейского автомобиля, где безопасность (как пассивная, так и активная) все настойчивее выдвигается на передний план. Да и комфорт, и эргономика по сравнению с соперниками на ступеньку выше. Оснащение, может, не столь солидно, но продумано до мелочей. Динамика разгона и экономичность принесены в жертву экологическим показателям, но ситуацию можно поправить, используя высокооктановый бензин АИ-98. Насколько это эффективно в реальной эксплуатации, большой вопрос – 80 кг лишнего веса и недостающие 100 «кубиков» рабочего объема двигателя не так-то просто компенсировать. Зато тормоза и управляемость безупречны во всем диапазоне пользования.

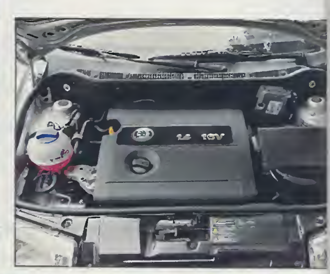
РАЗМЕРЫ САЛОНА И БАГАЖНИКА

	«КИА-Рио LS 1,5»	«Хёндэ-Акцент GL16V»	«Шкода-Фабия 1,4 16V»
L_1	950–1120	960–1140	965–1160
L_2	560–755	585–790	600–815
H_1	1010	980	1025
H_2	935	945	930
B_1	1355	1345	1340
B_2	1340	1330	1330
T_1	500	495	505
T_2	485	480	470
h_1	275/310	250	310/340
h_2	320	310	390
H	1165	1145	1200
α, град	22–26	30	21–24
L_3	910	910/1540	975/1530
H_3	490	500	560
$B_{3\,min}$	945	975	950
$B_{3\,max}$	1325	1295	1510
B_4	680	980	1025
H_4	395	445	465
h_4	640	615	645



– поперечный размер





На таком фоне корейские машины выглядят бледновато. С другой стороны, разрыв между ними и «Шкодой» в цене столь же велик, как между корейскими и отечественными. Поневоле призадумаешься, стоит ли гнаться за Европой? Да и совпадают ли наши ценности с европейскими? Что важнее – две подушки безопасности или две секунды в разгоне до «сотни»? Правильный ответ – пять тысяч «зеленых». Между прочим, часть этой суммы можно выделить и на шумоизоляцию, и на лучшие шины… ЗР



Skoda Fabia









РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Погодные условия: температура +26°С, давление 751 мм рт. ст., влажность 90%, покрытие – сухой асфальтобетон

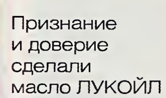
	«КИА-Рио LS 1,5»	«Хёндэ-Акцент GL 16V»	«Шкода-Фабия 1,4 16V»
Весовые характеристики			
Снаряженная масса, кг	1061	1067	1141
Нагрузка на ось, кг:			
переднюю	642 (60,5%)	647 (60,6%)	686 (60,1%)
заднюю	419 (39,5%)	420 (39,4%)	455 (39,9%)
Динамические качества *(Нагрузка частичная – 2 чел.+25 кг)*			
Разгон, с:			
0–40 км/ч	2,8	2,7	3,5
0–60 км/ч	5,4	4,9	6,1
0–80 км/ч	8,4	7,6	9,1
0–100 км/ч	12,8	11,6	13,6
0–120 км/ч	18,2	16,2	19,6
0–140 км/ч	27,4	23,9	28,2
0–160 км/ч	41,2	34,6	42,2
0–400 м (км/ч)	18,6 (121,5)	17,9 (126,3)	19,2 (114,5)
0–1000 м (км/ч)	34,3 (151,0)	33,1 (156,8)	35,0 (152,8)
Максимальная скорость, км/ч*	–	–	–
Погрешность спидометра, %	2,6	6,7	6,8
Эластичность, с:			
60–100 км/ч (IV)	12,9	12,9	13,6
80–120 км/ч (V)	19,7	19,6	20,3
Выбег, м:			
120–50 км/ч*	–	–	–
50–0 км/ч	631	694	668
Торможение со 100 км/ч:			
тормозной путь, м	50,3	53,9	46,7
замедление, м/с^2	7,6	7,1	8,2

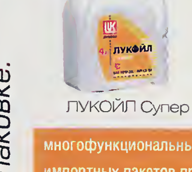
*Не измерялись из-за ремонта динамометрической дороги.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ (данные производителей)

	«КИА-Рио»	«Хёндэ-Акцент»	«Шкода-Фабия»
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Число мест	5	5	5
Снаряженная масса, кг	940	945	1065
Полная масса, кг	1450	1450	1580
Размеры, мм: длина	4215	4200	4220
ширина	1675	1670	1645
высота	1440	1390	1450
База, мм	2410	2440	2460
Колея, мм: спереди	1430	1435	1435
сзади	1435	1425	1425
Дорожный просвет, мм	150	120	140
Объем багажника, л	450	375	440
Максимальная скорость, км/ч	175	180	185
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,6	10,5	11,5
Радиус поворота, м	4,8	5,4	5,2
Расход топлива, л/100 км (шоссе/город)	6,1/9,4	5,7/8,7	5,6/9,7
Запас топлива, л	45	45	45
Топливо	АИ–95	АИ–95	АИ–95/98
ДВИГАТЕЛЬ			
Расположение	спереди поперечно		
Число цилиндров	4	4	4
клапанов	16	16	16
Рабочий объем, см^3	1493	1495	1390
Диам. цилиндра х ход поршня, мм	75,5х83,4	75,5х83,5	76,5х75,6
Степень сжатия	9,3	9,5	10,5
Мощность, кВт/л. с.	72/98	75/102	74/101
при об/мин	5800	5900	6000
Крутящий момент, Н·м	133	134	126
при об/мин	4500	4700	4400
ТРАНСМИССИЯ			
Привод	на передние колеса		
Коробка передач	механическая 5-ступенчатая		
Передачи	I – 3,42; II – 1,9; III – 1,3; IV – 0,97; V – 0,78; з. х. – 3,27	I – 3,46. II – 2,05; III – 1.37; IV – 1,03; V – 0,88; з. х. – 3,25	I – 3,46; II – 2,1; III – 1,43; IV – 1,08; V – 0,89; з. х. – 3,18
Главная передача	4,17	4,06	3,88
ПОДВЕСКА			
	независимая со стабилизаторами поперечной устойчивости		
спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	упругая балка	много-рычажная	упругая балка
РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ			
	реечное, с усилителем		
ТОРМОЗА			
	с усилителем		
	АБС	–	АБС
спереди	вентилируемые дисковые		
сзади	барабанные		дисковые
ШИНЫ			
	175/65R14	175/70R13	185/60R14

РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ ЗА ПРЕДОСТАВЛЕННЫЕ АВТОМОБИЛИ: «ШКОДА-ФАБИЯ» – ООО «ПЕЛИКАН-АВТО», «КИА-РИО» – ООО «КОМПАНИЯ ГВИН», «ХЁНДЭ-АКЦЕНТ» – АВТОСАЛОН «ТЕХНИКА 3М». ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ – В РАЗДЕЛЕ «ЦЕНЫ ДИЛЕРОВ».







НАША ОБЛОЖКА

МАСКАРАД

ТЕКСТ, ФОТО / СЕРГЕЙ МИШИН

НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ «ДЕСЯТОК»

В предыдущем номере мы начали рассказ о «мягкой» модернизации ВАЗ-2110, представив седан ВАЗ-21103-010/03 с улучшенной внешностью. Эта машина в комплектации «люкс» адресована сравнительно узкому кругу наиболее требовательных покупателей.

Пока ее выпускают в ОПП, но в конце года должны поставить на главный заводской конвейер, где будут делать параллельно «сто третьей» с привычной внешностью.

К тому времени опытное производство начнет выпуск этой же модели в исполнении «эксклюзив». На ней изменится не только передок, но и задок. Появятся вертикальные задние фонари, иная крышка багажного отсека с номерным знаком на ней и задние крылья с более глубокими арками. Такую машину под индексом 21103-23 (ВАЗ-2110 М3) решено выпускать малыми сериями – около 5000 в год.

А здесь на фото – перспективная, еще более глубокая модернизация: ВАЗ-2110-05 (рабочий индекс – ВАЗ-2110 М4). Ее «фишки» – фары от новой «Нивы» ВАЗ-2123 и капот, уходящий в крылья, как на классических «Жигулях». Соответственно изменились передние крылья и кузовные «внутренности» передка – брызговики, рамка радиатора, петли капота и «жабо» под ветровым стеклом. Сзади – новые фонари и небольшой спойлер (вроде того, что сегодня стоит на 2111 и 2112) на крышке багажника.

Но принципиальные отличия все-таки под капотом. Передок этой машины приведен в соответствие с последними требованиями к пассивной безопасности. Сейчас конструкторы работают над тем, чтобы на измененный каркас можно было «вешать» любой вариант передка – традиционный «де-

Салон с новой отделкой выглядит благороднее.





Топ-версия панели приборов с отделкой «под дерево».

сятый» или обновленный. Задача весьма сложная и конструктивно, и технологически. А потому начало выпуска модернизированной «десятки» с таким обликом запланировано только на 2004 год. К тому времени появятся более мощные двигатели рабочим объемом 1,6 л (см. ЗР, 2001, № 12), а привычные индексы автомобилей 21103 и 21102 изменятся на 21104 и 21101. Седан с шестнадцатиклапанным мотором 21124 будет обозначаться ВАЗ-21104-05, а с восьмиклапанным 21114 – ВАЗ-21101-05.

Изменения коснулись и интерьера. Обновленная панель с комбинацией приборов «Калины», новые обивки дверей, блок автоматического управления отопителем. Таков будет осовремененный седан, который пойдет по заводскому конвейеру параллельно «десяткам» со стандартной внешностью. А там настанет черед модернизации хэтчбека и универсала. ЗР



ВАЗ-2110-05 – второе поколение семейства. Его черты еще могут измениться.

РУБРИКУ ВЕДУТ / АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ, МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ

«ВЕНТУРИ-ФЕТИШ»





Еще один гоночный болид? Ничуть не бывало: дизайнер Саша Лакич – крупный авторитет, проложивший многим путь в мир моды, считает, что двухместный «Фетиш» – в первую очередь для людей, «пребывающих в состоянии любви». Не будем спорить с мэтром – посмотрим на автомобиль с технической точки зрения.

Футуристические формы кузова с гильотинными дверями позволяют со спокойной совестью отнести машину к категории концепт-каров. Но нет: будущее начинается сегодня в этом стильном пластиковом кузове на шасси из алюминиевых сплавов. Устройтесь в неопреновых подушках анатомических кресел, отгородитесь падающими вниз дверьми – и наслаждайтесь скоростью, шелестом шин и музыкой из проигрывателя MP3-файлов! Все станет реальностью, если планы организовать выпуск «Фетиша» в количестве до 500 штук в год по цене 35 тыс. евро претворятся в жизнь.

Сбиться с пути не даст спутниковый навигатор, а тормоза «Брембо» помогут при необходимости вовремя остановить ваш «полет». Мощный кондиционер всегда обеспечит нужную температуру. Кстати, прозрачную дымчатую крышу при желании легко снять.

Можно ли взять хоть что-нибудь в дорогу? Багажник объемом 150 л объемистым, конечно, не назовешь, но он есть, хотя и разместился… под капотом. Двигатель же – в базе за сиденьями. Это помогает загрузить ведущие задние колеса при разгоне, обеспечивая отменную динамику.

На фирме мечтают, чтобы о «Вентури» перестали говорить, как о французском «Порше» или «Феррари». Пусть лучше скажут о какой-нибудь новинке: «Это итальянский (испанский, американский…) «Вентури».

VENTURI FETISH

Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x2000 см^3; мощность – 132 кВт/180 л. с. при 6500 об/мин; трансмиссия – задний привод; коробка передач – механическая 5-ступенчатая; кузов – 2-местный спайдер; база – 2544 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 3852x1793x1140 мм; снаряженная масса – 850 кг; колеса спереди – 205/45R17, сзади – 225/40R18; максимальная скорость – 225 км/ч; разгон с места до 100 км/ч – 6.0 с; расход топлива в европейских городском, загородном и смешанном циклах – 11,4/6,5/8,3 л/100 км.

VENTURI FETISH, представлен на IMS-2002 в Женеве.

«ДАЙХАТСУ-СИРИОН»

Речь идет не о премьере: в 2002 году модель «Сирион» «подвела глазки», заменив фары; по-новому улыбнулась решеткой радиатора и вздернула носик, обновив капот.

Существенны изменения и в интерьере, но, пожалуй, интереснее появление раллийных версий «Дайхатсу-Сирион Ралли 2» и «Ралли 4». Последняя цифра указывает на количество ведущих колес – стало быть, машина обзавелась полным приводом. Названный «4track» («Фотрэк»), он передает крутящий момент в обычных условиях лишь на передние колеса, но при их пробуксовке вискомуфта подключает и задние. Разумеется, автоматически – водитель может даже не догадываться, что он уже в полноприводном автомобиле.

«Раллийные» версии комплектуются двигателем мощностью 82 кВт/112 л. с., развивающим крутящий момент 142 Н·м. Для легкого автомобильчика более чем достаточно: спурт до 100 км/ч занимает всего 8 с. Усмирить «Сирион» поможет серийная АБС плюс система распределения тормозных усилий.

Тем, кому нужна городская рабочая лошадка, предназначена версия с однолитровым двигателем мощностью 43 кВт/59 л. с. и четырехступенчатой автоматической коробкой передач. Моторчик непрост: в нем по четыре клапана на цилиндр и система динамического регулирования фаз газораспределения. Конечно, гидросистемы трансмиссии и усилителя рулевого управления (казалось бы, зачем он здесь) обусловили некоторый перерасход топлива: потребление в комбинированном европейском цикле – не менее 6,2 л/100 км. С другой стороны, так ли уж это много для пятидверного проныры с кондиционером?

DAIHATSU SIRION 1.3EL

Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1298 см^3; мощность – 75 кВт/102 л. с. при 7000 об/мин; максимальный крутящий момент – 120 Н·м при 4400 об/мин; трансмиссия – передний привод; коробка передач – механическая 5-ступенчатая; кузов – 5-местный 5-дверный хэтчбек; база – 2345 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 3695x1595x1450 мм; снаряженная масса – 850 кг; максимальная скорость – 180 км/ч; разгон с места до 100 км/ч – 9,6 с; расход топлива в европейских городском, загородном и смешанном циклах – 7,6/4,6/5,7 л/100 км.



DAIHATSU SIRION, впервые представлен на автосалоне IMS-1998 в Женеве, нынешняя версия в продаже с июня 2002 г.

«СААБ 9-3 СПОРТ СЕДАН»



Однажды главного инженера по шасси фирмы СААБ Эккехарда Шварца попросили рассказать, каким он видит новый 9-3. Вместо ответа Шварц схватил карандаш и набросал на клочке бумаги... шарж улыбающегося водителя. В ответ на недоуменные взгляды последовал комментарий: машина должна быть построена «вокруг человека» и доставлять удовольствие от езды. Теперь нарисованный Шварцем человечек – символ рекламной кампании новейшего седана 9-3.

Седана? Именно так – в отличие от предыдущего поколения 9-3, представленного хэтчбеком, купе и кабриолетом, преемник пока имеет именно седан. Машину называют первым шагом к самым крупным реформам СААБа за всю историю фирмы; не исключено, что речь идет о дальнейшей интеграции с «Дженерал моторс». Трудно сказать, как далеко зайдут реформы, но уже сейчас формой передних крыльев 9-3 походит на «Опель-Вектру», а с «кормы» шведскую машину можно перепутать с «Омегой».

Эргономике водительского места уделено особенно много внимания. При этом фамильные черты (например, панель, по-авиационному насыщенная кнопками) порадуют консерваторов. Пассажиры, для которых важнее комфорт, не почувствуют тесноты, даже пересев в 9-3 из старшей модели 9-5: ведь база новинки выросла на 71 мм.

Приставка «Спорт» в названии 9-3 вполне оправданна, хотя откровений для владельцев прежней модели не будет. Три варианта бензиновых моторов с турбонаддувом – новые, но, как и прежде, одинакового объема – 2 л. Мощность различается существенно: от 110 кВт/150 л. с. до 155 кВт/210 л. с. Любителям экономить адресован турбодизель объемом 2,2 л, сжигающий в среднем всего 6,5 л топлива на 100 км.

Все двигатели могут сочетаться как с механической, так и с автоматической коробками передач, причем последней можно управлять кнопками на руле. А водитель самой мощной модификации, традиционно именуемой «Аэро», получает в распоряжение шестую ступень в «ручной» коробке.

СААБ не был бы СААБом, если бы лишний раз не подчеркнул безопасность новинки. Этому способствует увеличенная вдвое жесткость кузова на кручение; «побочным эффектом» стала рафинированная управляемость. При создании 9-3 инженеры разбили 75 прототипов, сталкивая их лоб в лоб с грузовиками и легковыми собратьями при скоростях до 120 км/ч. На машине дебютировало второе поколение активных подголовников SAHR, дополняющих шесть подушек безопасности и электронные системы АБС, стабилизации траектории ESP и распределения тормозных сил EBD.

«Этот автомобиль послушен и отзывчив, как никакой другой СААБ», – с энтузиазмом сообщил журналистам президент «СААБ Отомобайл» Питер Августссон. Если так, то отбоя от покупателей не будет.



SAAB 9-3, будет представлен на Парижском автосалоне осенью 2002 г.

«ГРИННЕЛЛ-СКОРПИОН III»



Трехколесное транспортное средство из Великобритании – некий гибрид автомобиля и мотоцикла. Впрочем, немецкий TÜV дал «Скорпиону» допуск на дороги общего пользования как автомобилю, значит, дело не в количестве колес.

По компоновке кузова, выполненного из стеклопластика и усиленного кевларом полиэстера, это типичный двухместный родстер. А вот двигатели и задний привод единственного колеса – от мотоциклов БМВ. Пяти- или шестиступенчатая коробки привычны автомобилисту, но отсутствие в базовой версии... передачи заднего хода живо напоминает о мотоциклетных корнях. Как, впрочем, и непромокаемый «плед» от непогоды. В то же время трапеция рулевого управления, травмобезопасная колонка, баранка, совершающая 2,5 оборота от упора до упора, пришли с четырехколесных БМВ.

В общем, «Скорпион III» – сплошная эклектика. Но это не мешает ему развивать 210 км/ч, достигая первой сотни через 4,5 с после старта – при одном ведущем колесе! Немудрено, что он стал участником всевозможных гонок, в том числе... инвалидов-колясочников. На снимке как раз и запечатлен заезд 43-летнего Эндрю Скудмора, парализованного в результате несчастного случая на горнолыжном курорте.

При несерьезной внешности «Скорпиона» цена его, прямо скажем, кусается: 23 тыс. долларов на родине в Англии. Правда, можно немного сэкономить, заказав автомобиль «россыпью» для самостоятельной сборки, да еще с двигателем «секонд-хэнд» – есть в прайс-листе и такой вариант.

GRINNALL SCORPION III

Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1200 см^3; мощность – 103 кВт/140 л. с.; трансмиссия – задний привод; коробка передач – механическая 6-ступенчатая; кузов – 2-местный открытый; база – 2870 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 3630x1760x н. д.; снаряженная масса – 395 кг; максимальная скорость – 210 км/ч; разгон с места до 96 км/ч – 4,5 с; расход топлива в загородном цикле – 5,6 л/100 км.

GRINNALL SCORPION III, первая версия представлена в 1992 г.

«ФОРД-ТУРНЕО КОННЕКТ»

Эта модель стала продолжением нового ряда коммерческих грузовиков «Транзит Коннект». Название ассоциируется с туризмом, путешествиями. Ведь в отличие от остальных работяг-«транзитов», версия «Турнео» ориентирована в первую очередь на семейный отдых, но может быть оборудована и для деловых поездок. Поэтому в основе – привычный по мини-вэнам комфорт плюс надежность и долговечность шасси, заимствованного у грузовичка.

Сиденья, включая переднее правое, легко складываются, образуя непривычно большое, свыше 4 м^3, пространство для груза. Вместе с тем водитель и пассажиры не обделены приятными мелочами: шесть регулировок сиденья, электростеклоподъемники, климатическая установка, высококлассная аудиосистема. Не покажутся странными и тонированные стекла: частная жизнь семьи или деловые переговоры – не предмет для всеобщего обозрения.

Разумеется, серьезное внимание разработчики уделили и безопасности: четырехканальная АБС, надувные подушки спереди и с боков, деформируемые зоны спереди и сзади при жесткой структуре кузова должны спасти жизнь и здоровье в случае аварии.

Чтобы рассчитывать на хороший сбыт, автомобиль должен продаваться по доступной цене. Возможно, одной из предпосылок этого станет производство «Турнео» в Турции, близ Измира.

Подобно коммерческим автомобилям, «Турнео» выпускается с двумя вариантами колесной базы и высоты крыши. Первые поставки в Европу начнутся осенью этого года, причем «обкатку» решено провести на клиентах из Испании, Великобритании и, разумеется, Турции. В остальные страны «Турнео» приедет лишь в 2003-м.

FORD TOURNEO CONNECT TDCi LWB

Двигатель – дизельный с турбонаддувом; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x8x1753 см^3; мощность – 66 кВт/90 л. с. при 4000 об/мин; максимальный крутящий момент – 220 Н·м при 1700 об/мин; трансмиссия – передний привод; коробка передач – механическая 5-ступенчатая; кузов – микроавтобус; база – 2912 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 4525x1795x1981; снаряженная масса – 1540 кг; грузоподъемность – 800 кг; максимальный объем перевозимого груза – 4,36 м^3; расход топлива в европейских городском, загородном и смешанном циклах – 7,9/5,8/6,5 л/100 км; объем топливного бака – 60 л.



FORD TOURNEO CONNECT, представлен на Salon del Automovil-2002 в Мадриде.

БМВ-Z4

Очередной родстер баварской фирмы унаследовал от своего предшественника разве что общую концепцию. По сути же это совершенно новая разработка. Стилистически Z4 весьма напоминает концептуальное Х-купе, представленное в начале года в Детройте.

Миру автомобилей тоже присуща акселерация: представитель каждого следующего поколения крупнее предшественника. Вот и у Z4 подросли колесная база и общая длина – почти на 100 и 150 мм соответственно. Это позволяет ему оставить позади конкурентов типа «Мазды-МХ5», MG-TF, «ФИАТ-Баркетта» и нацелиться на соперничество с серьезными «Порше-Бокстер», «Ауди-ТТ» и «Мерседес-Бенц SLK». Кроме того, лишние сантиметры пошли на пользу объему багажника: он достиг 260 л, несмотря на замену гибкого пластикового окна в тенте у Z3 жестким обогреваемым стеклом.



Конечно, как и положено родстеру, Z4 сохранил короткие свесы спереди и сзади, а вот очерченные дугой двери, большие гнутые поверхности, «утиный хвостик» в задней части – это новшества, привнесенные Крисом Бэнглом, дизайнером 7-й серии.

Интересен выбор коробок передач, предлагаемых потенциальным покупателям. Механическая «шестиступка» уже не новость, а вот гидромеханические «автоматы» с пятью ступенями и, тем более, автоматически управляемая вместе со сцеплением шестиступенчатая коробка SMG еще не стали «общим местом» автомобильных трансмиссий.

Под длинным капотом Z4 свободно размещается рядная трехлитровая «шестерка» мощностью 170 кВт/231 л. с. или более скромный агрегат – 2,5 л, 141 кВт/192 л. с. А вот четырехцилиндровым моторам путь в Z4 заказан. Другое дело, что в планах баварских стратегов уже значится М-версия с двигателем 257 кВт/350 л. с.

Из остальных новинок отметим электроусилитель рулевого управления, серийное оснащение шинами «ран-флэт», которые не боятся проколов – некоторое время на них можно ехать без воздуха. Динамическая система стабилизации третьего поколения DSC III и спортивные сиденья войдут в базовую комплектацию, а вот навигатор и высококачественную аудиосистему записали в разряд опций.

Цена Z4 пока не объявлена, но аналитики прогнозируют стартовый порог примерно на уровне 35 тыс. евро. Естественно, в странах Евросоюза.



BMW Z4, будет представлен на Парижском салоне 2002 г.

КОРОТКО

«Хонда-Джаз» с июля с. г. комплектуется бесступенчатым вариатором CVT, которым можно управлять и вручную. Для этого в распоряжении водителя семь фиксированных передаточных отношений, перебирают их кнопками на рулевом колесе. За CVT придется доплатить около 1200 евро.

К 50-летию модели «Шевроле-Корвет» в 2003 году будет выпущена юбилейная серия с эксклюзивными колесными дисками, особой окраской кузова и цветом интерьера. Автоматическая коробка передач вошла в базовую комплектацию, а желающие получить механическую шестиступенчатую коробку должны приготовить 1600 евро.

На Детройтском автосалоне 2003 года «Ниссан» представит первый в мире семидверный вэн «Джамбо». Известно также, что под капотом у него будет V-образная бензиновая или дизельная «шестерка».

К концу текущего года по дорогам мира будут ездить не менее 30 водородомобилей немецких фирм-изготовителей. Аналогичные автомобили проходят опытную эксплуатацию в Японии. «Тойота-FCHV4», например, уже передается в качестве служебного транспорта различным фирмам под обязательство регулярно присылать замечания и пожелания.

Специалисты сервисных центров «Даймлер-Крайслера» и «Фольксвагена» испытывают очки фирмы «Сименс», подсказывающие оператору ту или иную операцию. Этот, по сути, налобный компьютер регистрирует деталь, на которую направлен взгляд техника, и выдает подсказку на мини-дисплей в стекле. Например, «отвернуть болт» или «проверить натяжение ремня»...

В будущем году «Вольво» запустит в серийное производство модель S60 R на базе концепт-кара PCC, дебютировавшего в Париже в 2000 г. Машина будет оборудована 300-сильным 2,5-литровым мотором и шестиступенчатой механической коробкой передач. Такая «энерговооруженность» позволит «Вольво-S60 R» укладывать стрелку спидометра на отметку в 100 км/ч менее чем за 6 с.

О «Хонде-Стрим» на с. 34.

МЕЖДУ УНИВЕРСАЛОМ И МИНИ-ВЭНОМ

/ВИРТУАЛЬНЫЙ ТЕСТ

Деление автомобилей на классы становится все более условным: расширяя границы, новые модели стремительно заполняют межклассовые промежутки. Таковы, например, «Хонда-Стрим» – почти легковой мини-вэн и «Пежо-307SW» – просторный универсал с чертами «вагона».

О «Пежо-307 SW» на с. 37.



STREAMЛЕНИЕ К СОВЕРШЕНСТВУ

«ХОНДА-СТРИМ» – ЛЕГКОВОЙ АВТОМОБИЛЬ ИЛИ «ВАГОН»?

Впервые «Хонда-Стрим» была показана в Японии в 2000 году, а менее чем через год состоялся ее европейский дебют. Семиместный мини-вэн построен на удлиненной платформе нового «Сивика». Наряду с переднеприводной предусмотрена и полноприводная модификация. Двигатели – бензиновые, объемом 1,7 и 2,0 л, коробки передач – механическая пятиступенчатая и два «автомата» – четырехступенчатый для мотора 1,7 л (в Россию не поставляется) и пятиступенчатый для двухлитрового. Диапазон цен в России – от 22,9 до 27,9 тыс. долл.

ТЕКСТ / ЮРИЙ НЕЧЕТОВ
ФОТО / ГЕОРГИЙ САДКОВ

Лет десять–пятнадцать назад, пока не прижилось название мини-вэн, в ходу была аббревиатура УПВ – универсал повышенной вместимости. Это определение всплывает в памяти, когда видишь «Хонду-Стрим»: удлиненный кузов действительно придает ей сходство с подросшим универсалом, скругленный контур бокового остекления зрительно облегчает корму. Именно такого восприятия добивались дизайнеры, пытаясь подчеркнуть, что это почти легковой автомобиль, не менее изящный, но намного более просторный. Ведь «Стриму» одновременно приходится выступать в двух качествах: исполнять роль отсутствующего универсала в генерации «сивиков» и быть вполне самостоятельным мини-вэном.

ЛЕГКОВОЙ «СТРИМ»

Более полутораста «лошадей» двухлитрового мотора обеспечивают «Хонде-Стрим» отличную динамику: разгон до 100 км/ч за 11,1 с и максимальную скорость 200 км/ч. Кстати, буковка «i», появившаяся перед аббревиатурой VTEC на двигателе, указывает на существенное изменение его конструкции. Если раньше он обладал уникальным механизмом для регулирования высоты подъема клапанов, то теперь изменяются фазы газораспределения – решение более простое, но не менее эффективное.

Автоматическая коробка перебирает передачи мягко и почти неслышно, настраивая на спокойную езду. При желании можно активнее поучаствовать в процессе управления – в левом положении селектора включается режим ручного управления коробкой. Поведение «Стрима» вполне легковое: быстрые точные реакции, мощные тормоза, умеренные крены, «острый руль». Последний, между прочим, с электрогидравлическим усилителем. Его насос приводится отдельным электромотором, что дает возможность оптимально регулировать эффективность усилителя вне зависимости от оборотов мотора.

В общем, респектабельному джентльмену, выбравшему «Стрим» вместо привычных седана или универсала, за имидж можно не опасаться – никто не упрекнет его в дурном вкусе и не сравнит с вагоновожатым.

«СТРИМ» – ВАГОН

В том, что «Хонда-Стрим» – настоящий мини-вэн, убеждаешься, едва открыв дверь. Огромные проемы, высокий и просторный салон с большими окнами. Пол ровный, без выступающих порогов и центрального тоннеля, комфортабельные кресла расположены достаточно высоко, сиденье второго ряда разрезное, причем обе половинки имеют раздельные продольные регулировки. Салон отделан добротным пластиком с вставками «под титан», в укромных местах множество боксов и полок для мелких вещей. Блок управления коробкой передач с мудреным фигурным пазом селектора расположился на выступе центральной консоли – опробованное на «Сивике» решение здесь более чем уместно.

В корме длинный и объемистый грузовой отсек, куда, похоже, войдет даже небольшой письменный стол. Багажник мог бы быть еще вместительнее, но часть высоты отбирает сложенный третий ряд сидений. Чтобы разложить его, стоит изучить инструкцию – без нее освоить хитроумный механизм непросто. Проход назад удобный – кресла среднего ряда, складывая спинку, услужливо отъезжают далеко вперед. Что удивительно, дополнительные сиденья оказались совсем не «тещиным местом» (когда-то так называли крохотные откидывающиеся сиденьица в корме кабриолетов). Здесь даже крупные пассажиры без труда перенесут дальнюю дорогу – именно для того, чтобы сделать третий ряд полноценным, пришлось, в сравнении с пятидверным «Сивиком», на 45 мм увеличить колесную базу. Так что, когда настанет дачный уик-энд, отпуск, случится купить телевизор, нагрянут гости или придется везти на выставку любимую собаку – редкая машина справится с этим лучше «Стрима».



В среднем ряду с максимальным комфортом разместятся два пассажира.

К услугам пассажиров третьего ряда – отдельный пульт управления климатом.



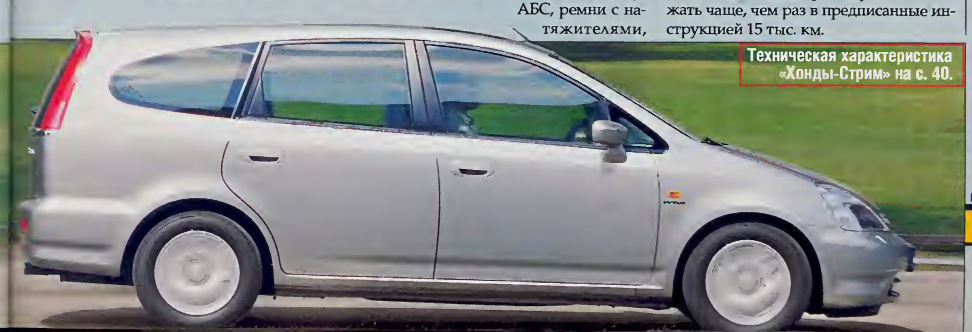
Как и большинство моделей такого класса, «Хонда-Стрим» насыщена элементами безопасности и комфорта: центральный замок, иммобилайзер, АБС, ремни с натяжителями, четыре подушки безопасности, климатическая установка, электроприводы люка, стекол и зеркал, обогрев зеркал и передних сидений, музыкальная подготовка с четырьмя динамиками, а также противотуманные фары и легкосплавные колесные диски. «Стрим» с двухлитровым мотором и автоматической коробкой передач стоит $27,9 тыс. «Механика» обойдется на тысячу долларов дешевле. Наиболее доступна 1,7-литровая модификация за $22,9 тыс., почти столь же богато оснащенная. Очень привлекательны гарантийные обязательства – три года или 100 тыс. км. Автомобили «Хонда» известны высокой надежностью, поэтому нет оснований опасаться, что на сервис придется заезжать чаще, чем раз в предписанные инструкцией 15 тыс. км.





Содержимое багажника скрывает съемная мягкая шторка, под полом – сложенные сиденья третьего ряда. Позади третьего ряда остается даже небольшой отсек для багажа.





Техническая характеристика «Хонды-Стрим» на с. 40.



«ЛЕВ» ПОД СТЕКЛЯННОЙ КРЫШЕЙ

УНИВЕРСАЛ НОВОЙ ВОЛНЫ

307SW

«Пежо-307» выпускается с весны 2001 года . Пятидверный универсал «Пежо-307SW» дебютировал в апреле 2002-го в Лейпциге, а российским покупателям доступен с июля по цене от $16 690 до 22 000. Более дешевая модификация «Брейк» без стеклянной крыши и третьего ряда сидений стоит от $14 150 до 18 470. Выбор двигателей – бензиновые 1,4; 1,6 и 2,0 л (75–137 л. с.) и турбодизель 2,0 л (110 л. с.).

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ
ФОТО / АЛЕКСАНДР САДОВНИКОВ

У этого автомобиля невольно задерживаешься, чтобы присмотреться повнимательнее. Вроде бы знакомые очертания стремительно вошедшего у нас в моду «Пежо-307», но что-то в них неуловимо изменилось, словно «львенок» подрос и возмужал, оставив юношеский задор своему собрату – хэтчбеку.

Действительно, перед нами несколько иной автомобиль, который обзавелся не только универсальным кузовом с шильдиком SW на задней двери. С некоторым опозданием взгляд, наконец, выделяет изменившиеся пропорции универсала (на 10 см увеличилась колесная база, на 12 – задний свес), другие задние фонари, стильные багажные брусья – «лыжи» на крыше и огромный стеклянный колпак между ними, накрывающий половину салона машины. Да, есть о чем призадуматься конкурентам. Справедливости ради отметим, что стеклянная вставка – отличительная черта именно версии SW, более простая комплектация универсала – BX выглядит куда привычнее.


Над головой – только небо.



Тем не менее, внешний облик – далеко не все. Куда интереснее изменения внутри машины. То, что салон стал просторнее, чувствуется даже на водительском месте, где отличия минимальны.

А вот второй ряд сидений поражает разнообразием регулировок и трансформаций. Каждое из кресел можно перемещать продольно и изменять угол наклона спинки. Помимо этого, их нетрудно сложить или демонтировать для увеличения грузового отсека, а можно



переставить назад, организовав третий ряд для перевозки особенно длинноногих пассажиров. Да, да, не удивляйтесь, на SW предусмотрены крепления для сидений третьего ряда. Правда, сами сиденья не входят в стандартную комплектацию и предлагаются на заказ. В итоге универсал, почти как «взрослый» мини-вэн, может взять на борт семь членов экипажа, включая водителя. Естественно, для их комфортного существования придуманы всевозможные столики, ящички, углубления для мелких вещей и напитков.

Повзрослел «Пежо-307SW» и в повадках: реакции стали более степенными и слегка замедленными. На этом фоне хэтчбек выглядит резвым мальчиком, играючи маневрирующим в плотном городском потоке. Чувствуется и прибавка в весе, которая ощутимо подгрузила 1,6-литровый двигатель, прежде казавшийся шустрым. Универсал уже не столь энергичен в откликах на педаль акселератора и быстро укрепляет вас в желании попробовать более мощный, двухлитровый мотор.


Возможности переустройства озадачат даже самого «бывалого».

Возросшая грузоподъемность сказалась и на настройках подвесок. Против ожиданий, SW не стал мягче и комфортнее. Скорее наоборот – он слишком подробно передает на кузов все мелкие неровности, правда, при этом легко «проглатывая» более серьезные колдобины.


В интерьере универсала – несметное число столиков, ящичков и подстаканников.



Техническая характеристика «Пежо-307SW» на с. 40.

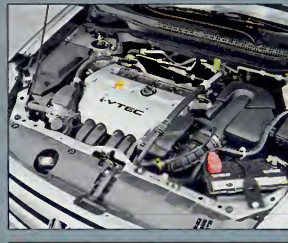
HONDA STREAM

Число мест	7
Снаряженная масса, кг	1565
Полная масса, кг	2030
Размеры (д х ш х в), мм	4570x1695x1590
Максимальная скорость, км/ч	200
Время разгона с места до 100 км/ч, с	11,1
Рабочий объем, см^3	1998
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	113/154 6500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	186 4000
Расход топлива (шоссе/город), л/100 км	7,1/12,7



РЕЗЮМЕ

«Хонда-Стрим» расположен на стыке классов: это и семейный легковой автомобиль, и корпоративный пассажирский «вагон».







+

Просторный салон, полноценный третий ряд сидений, богатая комплектация, привлекательная гарантия.

–

Высокая цена.

РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ КОМПАНИЮ «ФК-МОТОРС» ЗА ПРЕДОСТАВЛЕННЫЙ НА ТЕСТ АВТОМОБИЛЬ.

«Хонда-Стрим»

«Пежо-307»



РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ ФИРМУ «АВТОЕВРОСЕРВИС-М» ЗА ПРЕДОСТАВЛЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ.

ИНФОРМАЦИЯ О ПРОДАЖЕ – В РАЗДЕЛЕ «ЦЕНЫ ДИЛЕРОВ».

+

Просторный салон, широкие возможности для трансформации, богатая комплектация.

–

Слабый двигатель.

PEUGEOT 307SW

Число мест	5+2
Снаряженная масса, кг	1340 (1376)*
Полная масса, кг	1985
Размеры (д х ш х в), мм	4420x1750x1570
Максимальная скорость, км/ч	182 (180)
Время разгона с места до 100 км/ч, с	12,8 (15,2)
Рабочий объем, см^3	1587
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	80/109 5750
Крутящий момент, Н·м при об/мин	147 3900
Расход топлива (шоссе/город), л/100 км	9,9(11,2)/6,3(6,4)

**В скобках – данные автомобиля с автоматической коробкой передач.*

РЕЗЮМЕ

Много света, много места и свободного пространства вокруг – таков универсал на базе «Пежо-307». Пожалуй, в первую очередь он привлекателен именно этим. Ну, а то, что по характеру автомобиль стал ближе к мини-вэнам – весьма небольшая плата за удобство и комфорт пассажиров.

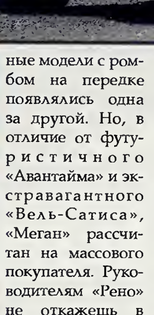
НА ИЗЛОМЕ /ДЕБЮТ



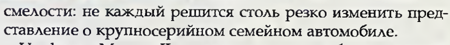
«РЕНО-МЕГАН II» – ОДНА ИЗ САМЫХ ГРОМКИХ ПРЕМЬЕР ПАРИЖА

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ
ФОТО / «РЕНО»

Новый «Меган» показали узкому журналистскому кругу, не дожидаясь Парижского салона (проходит с 28 сентября по 13 октября). Тем самым к дебютанту заранее привлекли повышенный интерес. Но и без дополнительного «разогрева» посетители выставки, несомненно, валом повалят на стенд «Рено»!



За последние годы неординарные, порой эпатажные модели с ромбом на передке появлялись одна за другой. Но, в отличие от футуристичного «Авантайма» и экстравагантного «Вель-Сатиса», «Меган» рассчитан на массового покупателя. Руководителям «Рено» не откажешь в



смелости: не каждый решится столь резко изменить представление о крупносерийном семейном автомобиле.

На фоне «Мегана II» предшественник, дебютировавший осенью 1995-го, кажется теперь банальным. Вместо мягких, успокаивающих глаз линий – резкие, смелые, если не сказать дерзкие изломы. Одного дизайнеры добились несомненно: этот автомобиль с другим не спутаешь!

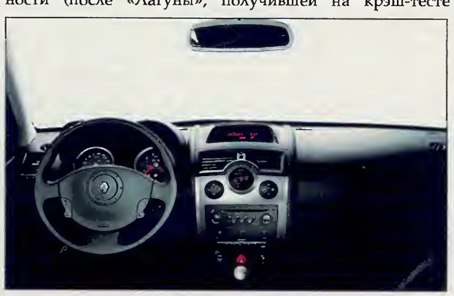
Не только экстравагантная внешность, но и технические решения «Мегана II», призваны, как любят говорить европейцы, утвердить новые стандарты для «гольф-класса».

Платформа, созданная в содружестве с «Ниссаном», – абсолютно новая, хотя автомобиль по сравнению с предшественником подрос в длину всего на 79 мм. Независимая задняя подвеска сочетает традиционные для «Рено» торсионы и пружины. АБС и система распределения тормозных усилий – стандартное оборудование. Лишь система стабилизации траектории ESP в некоторых странах станет опцией.

Круиз-контроль имеет... городской режим! Чтобы разогнаться быстрее 50 км/ч, водителю придется приложить к педали газа, вставшей «колом», повышенное усилие. Нарушить правила по забывчивости невозможно.

Компьютер управляет стеклоочистителями, меняя интенсивность их работы в зависимости от погодных условий, и даже командует фарами. Увидев встречную машину, «Рено» услужливо переключит дальний свет фар на ближний.

Помимо самых современных средств пассивной безопасности (после «Лагуны», получившей на крэш-тесте





Два века – два «мегана». Вверху – хэтчбек предыдущего поколения. Справа – модель 2002 года.

RENAULT MEGANE					
Число мест	5				
Размеры (д х ш х в), мм*	4209x2026x1457				
Двигатели	бензиновые			дизельные	
Число цилиндров/клапанов	4/16			4/8	
Рабочий объем, см³	1390	1598	1988	1461	1870
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	72/98 6000	83/113 6000	98,5/134 5500	60/82 4000	88/120 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	127 3750	152 4200	191 3750	185 2000	270 2000
Коробки передач**	механические				
Число передач	5		6	5	6
Максимальная скорость, км/ч	183	192	200	170	196
Разгон 0–100 км/ч, с	12,5	10,9	9,2	14,3	10,5
Расход топлива (шоссе/город), л/100 км	5,4/9,1	5,7/8,8	6,4/10,9	4,0/5,6	4,4/7,2

*Пятидверный хэтчбек. **Базовая комплектация.

EuroNCAP наивысшую оценку – пять звездочек, на меньшее в «Рено» не согласны), на «Мегане» впервые установили надувные мешки в подушках сидений. Их назначение – предотвратить подныривание седоков. Попутно конструкторы пересмотрели зоны деформации кузова, а в силовом каркасе применили новые сверхпрочные марки стали.

И, наконец, двигатели: из пяти агрегатов новый пока



лишь один – 1,5-литровый экономичный дизель «коммон рейл» с завидной для столь небольшого объема мощностью – 60 кВт/82 л. с. Поговаривают, что скоро появится и 140-сильный дизельный мотор.

Многое из того, чем начинен «Меган» второго поколения, мы привыкли видеть лишь на «старшеклассниках». С таким подходом потребители, наверняка, согласятся. А отвечает ли «Меган» их представлениям о том, как должен выглядеть массовый семейный автомобиль XXI века, покажет ближайшее будущее. ЗР



РЕЦЕПТЫ УНИВЕРСАЛЬНОСТИ /ТЕСТ

«ВСЕСЕЗОНКА» ДЛЯ ВСЕДОРОЖНИКА

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ, АНАТОЛИЙ КАРПЕНКОВ, ВЯЧЕСЛАВ ЛУКЬЯНОВ
ФОТО / АЛЕКСАНДР ПОЛУНИН

Даже современный, управляемый всевозможной электроникой автомобиль становится куда послушнее и безопаснее, если «обувь» на нем по сезону. Ведь «правильная» зимняя шина летом зачастую так же коварна, как летняя – зимой.

Есть, однако, класс автомобилей, предназначенный для езды не только по дорогам, но и без них. Требования к покрышкам вседорожников, как правило, несколько иные: здесь нужен некоторый запас универсальности, естественно, в ущерб другим свойствам. Признаки подобных шин – крупный, сильно расчлененный протектор, надпись All Season на боковине, аббревиатура M+S («грязь и снег») или целая группа криптограмм, говорящая о всепогодных способностях. Именно с такими вам предстоит познакомиться.

Выбор отечественных вседорожников невелик: бессменный армейский служака УАЗ да тольяттинская «Нива» – на нее устойчивый спрос у поклонников активного отдыха. Естественно, мы отдаем предпочтение более массовому автомобилю, ориентированному не столько на бездорожье, сколько на уверенное и скоростное движение по приличным дорогам. А заглянув в ближайшее будущее, на роль шиноносителя выбираем новинку – ВАЗ-2123 с покрышками размерности 205/70R15.

В редакции есть еще один, почти отечественный вседорожник – «КИА-Спортидж», которому колеса новой «Нивы» подходят, словно родные. А тут еще слухи о том, что специалисты «Автотора» озабочены поисками отечественных комплектующих. Чем не повод оценить возможности «калининградца».

Итак, подбираем обувь для перспективных отечественных вседорожников ВАЗ-2123 и «КИА-Спортидж», помня о различиях в энерговооруженности, схемах полноприводных трансмиссий и ездовых характеристиках.

К-175. Одна из немногих отечественных шин, принятая ВАЗом для комплектации новой «Нивы». Любопытно, что кировская продукция лишена каких-либо всесезонных символов на боковине и позиционируется самими шинниками как летняя.

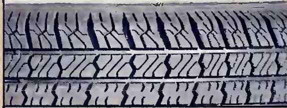


Действительно, на зимней дороге автомобиль, обутый в К-175, довольно беспомощен: легко срывается в пробуксовку, отказывается выезжать из колеи или преодолевать даже нетрудные снежные препятствия. Крайне нестабильно и поведение машины на дороге: она подолгу зависает в боковых скольжениях или, наоборот, резко провалившись в глубокий занос, тут же не менее резко «выпрямляется» и столь же активно начинает скользить наружу поворота. В общем, для езды в зимнее время шина К-175 приспособлена весьма слабо.

Летом впечатления меняются полярно. Быстрые, точные реакции делают «Ниву» столь понятной и послушной, что начинаешь чувство-

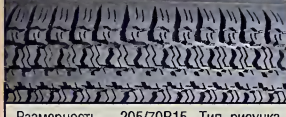


1. К-175
Производитель / ОАО «Кировский шинный завод»
Цена / 1200 руб.



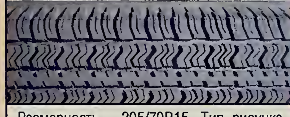
Размерность – 205/70R15. Тип рисунка протектора – дорожный. Твердость по Шору – 62 ед.

2. Вл-42М
Производитель / ОАО «Волтайр»
Цена / 1100 руб.



Размерность – 205/70R15. Тип рисунка протектора – всесезонный M+S. Твердость по Шору – 62 ед.

3. М-241
Производитель / ОАО «Московский шинный завод»
Цена / 870 руб.



Размерность – 205/70R15. Тип рисунка протектора – дорожный. Твердость по Шору – 58 ед.

вать себя почти гонщиком. «Спортидж» и вовсе приобретает черты обычного легкового автомобиля. Управляя им на асфальте, уже не задумываешься о выборе траектории – автомобиль все делает сам. Стабильно поведение К-175 и на влажных покрытиях. Здесь, правда, заметно увеличивается склонность к проскальзыванию передней оси, тем не менее, автомобили едут просто и понятно.

Из негативных впечатлений отметим жесткое качение шины по мелким неровностям, что, конечно же, сказывается на комфорте. Не очень стабильны и результаты при торможении, особенно на сухих покрытиях.

Вл-42М. Пока эта шина – наиболее реальный соперник кировской, ведь большинство ВАЗ-2123 вышли из ворот опытно-промышленного производства именно на продукции «Волтайр».

Однако с наступлением холодов качества Вл-42 вызвали множество нареканий. Тогда появилась модель с индексом «М», призванная улучшить поведение полноприводника именно в зимних условиях. Помните парочку Вли-10 и Вли-5, которыми до сих пор комплектуют старые «нивы». Видимо, следуя той же идее, в тандеме К-175 – Вл-42 на последнюю возложили функции «проходимца».

Словом, модернизированная волжская покрышка неплохо поехала по зиме. Конечно, поведение автомобиля не стало идеальным. В глубоком, рыхлом снегу он словно всплывает, надолго зависая в скольжении, и крайне лениво реагирует на корректирующие действия. Тем не менее, «гребет» шина неплохо, позволяя не пасовать даже перед серьезными препятствиями.

А вот летом получилось иначе. Оба автомобиля стали «неточными», какими-то небрежными в своих откликах на действия рулевым колесом. Водителей начали донимать ранние скольжения и интенсивная боковая раскачка в повороте. Чаще пришлось подруливать даже на прямой – где уж тут рассуждать о высокой точности управления. Достаточно своеобразна и картина вибронагруженности на мелких неровностях. На первый взгляд казавшаяся очень мягкой и комфортной, шина вдруг начала вызывать в подвесках какие-то вторичные колебания – пошли постукивания и потряхивания. Хоть Вл-42М и сопротивлялась изо всех сил остальным участникам теста, ничего, кроме очень стабильных результатов при торможении на сухом асфальте, она противопоставить им не смогла.

М-241. Как и в случае с К-175, продукция Московского шинного завода не обещает потребителю всесезонных качеств. Тем не менее, в зимних условиях эта шина показала себя чуть лучше кировской. Несмотря на частые проскальзывания, автомобиль поехал очень прогнозируемо, без коварных резких сносов или заносов. Управлять им стало довольно просто: единственное, чего приходится опасаться – глубокого рыхлого снега, в котором М-241 закапывается всерьез и надолго. В общем, мы сошлись во мнении, что это честная летняя покрышка, у которой к тому же весьма приемлемые сцепные свойства на скользкой дороге. До «зубастой» Вл-42М, конечно, далеко, но все же неплохо.

Увы, летние испытания разочаровали. Оказавшись весьма комфортной и экономичной, М-241 почти сразу же сдалась в других номинациях. Невысокие сцепные свойства на сухих покрытиях и крайне низкие на воде не позволили этой шине достичь убедительных результатов. Поведение обоих «шиноносителей» стало коварным и слабо прогнозируемым, особенно на влажном асфальте: тут слишком ранняя блокировка колес и срывы в скольжение господствовали над всеми действиями водителя. Кстати, не в первый раз приходится отмечать «водоотталкивающие» свойства московских шин – заводу есть над чем поработать.

Зато М-241 вдруг «поехала» при испытаниях на проходимость. Крутой песчаный склон оказался ей очень даже по нраву. И там, где начинали закапываться более именитые соперники, эта шина все толкала и толкала автомобиль в нужном направлении.



4. «Кумхо-791 Туринг»
Страна-производитель / Корея
Цена / 2200 руб.

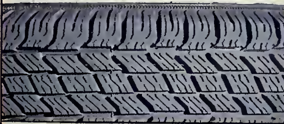
Размерность – 205/70R15. Тип рисунка протектора – всесезонный M+S. Твердость по Шору – 61 ед.

5. И-551
Производитель / НИИШП
Цена / неизвестна



Размерность – 205/70R15. Тип рисунка протектора – всесезонный M+S. Твердость по Шору – 59 ед.

6. «Пирелли-Скорпион S/T»
Страна-производитель / Италия
Цена / 3950 руб.



Размерность – 205/70R15. Тип рисунка протектора – всесезонный M+S. Твердость по Шору – 56 ед.

«Кумхо-791». Рисунок протектора довольно безобидный, если не сказать асфальтовый, однако боковины этой шины пестрят надписями, криптограммами, убеждающими в ее прямотаки неординарных способностях. Мы же еще до начала испытаний столкнулись с трудностями при шиномонтаже. Очень близко расположенные бортовые кольца ни в какую не желали надеваться на уступы легкосплавных 6,5-дюймовых дисков. В результате в бескамерном варианте накачать такое колесо практически невозможно. Изрядно помучившись, решили вложить камеры, благо, они оказались под рукой. Даже собранные и накачанные, «Кумхо» заметно отличались от остальных: неправдоподобно узкий протектор, зато очень круглые и мощные боковины.

Зимние испытания если не разочаровали, то заставили говорить о двуликости корейской шины. Обеспечивая автомобилю очень неплохие сцепные свойства в продольном направлении, эта покрышка делает его совершенно беспомощным в боковом. Проще говоря, вседорожник настолько вяло реагирует на повороты руля, что выбраться на нем из колеи да просто изменить траекторию в рыхлом снегу крайне трудно. Автомобиль совершенно равнодушен к поворотам баранки, хотя довольно бойко отслеживает все манипуляции газом и тормозом. В общем, намучились.

Зато летние испытания вселили оптимизм. Из явного аутсайдера шина превратилась чуть не в лидера. Высокий уровень комфорта, отменная топливная экономичность и очень неплохие результаты в номинациях «торможение» и «управляемость». Оба вседорожника приняли «Кумхо», что называется, на ура, но с небольшими оговорками при экстремальной езде. Дело в том, что шине совсем чуть-чуть не хватает цепкости в быстрых поворотах – больше, чем хотелось бы, приходится думать над траекторией движения. Зато при выполнении маневра «переставка», особенно на влажных покрытиях, эти шины порадовали простыми и логичными откликами, что позволило достичь весьма неплохих результатов.

И-551. По традиции не смогли обойтись без опытной разработки НИИ шинной промышленности. Как оказалось, не прогадали. Новая шина, которую будет выпускать один из отечественных заводов и опытное производство НИИШПа, заставила конкурентов понервничать.

Первая серьезная заявка была сделана при зимних испытаниях, где И-551 показала завидную цепкость, задав тон остальным. Однако в управляемости на скользких покрытиях шина все же допустила небольшие огрехи, слишком рано «всплывая» в рыхлом снегу. В результате автомобиль крайне неохотно заезжал в повороты, долго скользя передней осью к наружной бровке.

Однако летние заезды позволили простить ей мелкие недостатки. Наши вседорожники помчались, как породистые скакуны. Впору было менять представление о некоторой лености реакций и повышенной кренистости этих автомобилей. «Спортидж» и вовсе превратился в энергичный снаряд, у которого «Спорт» в названии начал преобладать над всем остальным, а точности и цельности откликов могли бы позавидовать и обычные легковые авто. Быстрые, четкие реакции, хорошие сцепные свойства (и на воде тоже) сделали свое дело – И-551 уверенно пробилась в лидеры. На асфальте соперничать с ней смогли лишь летняя К-175 да весьма своеобразный «кореец».

Плата за преимущества шины – высокая вибронагруженность на мелких неровностях. И-551 оказалась одной из самых жестких при качении. Ну, а в остальном очень неплохо и, так сказать, многообещающе.

«Пирелли-Скорпион S/T». Довольно известный продукт именитой итальянской фирмы. Одно то, что этими шинами комплектовали автомобили «Рейндж-Ровер», говорит о многом. Зимой «скорпионы» оказались вне конкуренции. Можно было только позавидовать их цепкости и стабильности реакций: даже довольно коварная при быстрой езде «Нива» стала не только отменно «проходимым», но и хорошо управляемым автомобилем. Сбросил газ – полноприводник поехал внутрь поворота, нажал – он



РАЗГОН-ТОРМОЖЕНИЕ НА СКОЛЬЗКОМ ПОКРЫТИИ, СНЕГ, t = -4°C	Pirelli-Scorpion S/T	И-551	Kumho	Вл-42М	К-175	М-241
Тормозной путь со скорости 50 км/ч, м	22,5	22	23	23	27	24
Время разгона до 30 км/ч, с	2,9	3,3	3,4	3,2	3,8	3,3

ПРОХОЖДЕНИЕ ТРАССЫ «ГОРНАЯ ДОРОГА», СНЕГ, t = -4-6°C	Pirelli-Scorpion S/T	И-551	Kumho	Вл-42М	К-175	М-241
Время, мин.	1'47"	1'50"	1'52"	1'49"	1'54"	1'52"

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ». ТОРМОЗА И УПРАВЛЯЕМОСТЬ «КИА-СПОРТИДЖ»/ВАЗ-2123

	Pirelli-Scorpion S/T	И-551	Kumho	Вл-42М	К-175	М-241
На влажном покрытии						
Тормозной путь со скорости 100 км/ч, м	58,0/63,3	56,3/61,6	58,9/64,2	59,4/64,7	57,8/63,1	68,2/73,5
Максимальное замедление, м/с²	6,7/6,1	6,9/6,3	6,6/6,0	6,5/6,0	6,7/6,1	5,7/5,3
Предельная скорость выполнения маневра «переставка», км/ч	81,0/79,0	81,5/79,5	82,0/80,0	80,2/78,2	82,7/80,7	78,6/76,6
На сухом покрытии						
Тормозной путь со скорости 100 км/ч, м	50,3/57	50,3/57	52,3/59	50,4/57,1	53,3/60	57,5/64,2
Максимальное замедление, м/с²	7,7/6,8	7,7/6,8	7,4/6,5	7,6/6,8	7,2/6,4	6,7/6,0
Предельная скорость выполнения маневра «переставка», км/ч	86/83,6	87/85,1	85,9/83,0	84/81,6	84,8/82,3	83/80,9

плавно распрямил траекторию. И никаких тебе резкостей и неожиданностей, когда на вираже успеваешь по нескольку раз отработать рулем от упора до упора, борясь со сносами и заносами, мгновенно сменяющими друг друга.

Поразительны способности шины в рыхлом снегу. Прорезая его, как нож масло, она совершенно не меняет поведение автомобиля, позволяя не сбрасывать скорость даже в солидных сугробах.

Летом же «скорпионы» оказались скромнее и приземленнее. Цепкий характер сменился несколько притупленными откликами на повороты руля, появились запаздывания. Наши вседорожники вновь обрели спокойный и размеренный характер, не претендуя на выдающиеся показатели. В салонах усилился шум, задребезжали слегка разболтавшиеся обивки. Но и на асфальте «Пирелли» умудрились продемонстрировать индивидуальность. В реакциях машин не появилось коварства и расхлябанности. Чем выше становились скорости при выполнении специальных маневров, тем понятнее вели себя автомобили. Никаких сюрпризов – по достижении пределов просто перестаешь попадать в размеченный коридор.

Интересно влияние на плавность хода. С первых метров движения не покидает ощущение непробиваемости и неубиваемости покрышек – настолько играючи они справляются с большинством неровностей. А ведь для вседорожников это свойство тоже немаловажно.

ЧТО В ИТОГЕ

Можно сколь угодно восхищаться поведением автомобилей в тех или

иных условиях, но настоящих «универсалов» в нашем тесте оказалось немного. Пожалуй, наиболее полно этому понятию соответствуют лишь «Пирелли-Скорпион S/T» и И-551. Но и в этой паре весомость тех или иных показателей разнится довольно сильно.

Первые шины ориентированы на трудные условия эксплуатации: грязь, снег. Естественно, в ущерб сцепным свойствам и управляемости на асфальтовых покрытиях. Вторые – наоборот: прекрасно ездят по асфальту, но иногда пасуют перед трудностями, особенно в зимнее время.

С солидным отставанием от них идут покрышки Вл-42М, ориентированные на езду по плохим дорогам. Глядя на достигнутые ими результаты, честно говоря, задумались: нужны ли подобные жертвы ради проходимости?

Возможно, при выборе оптимума есть смысл обратить внимание на пару очень неплохих в летнее время шин «Кумхо» и К-175, прикупив что-нибудь специально для зимы. В этом случае вы будете наслаждаться точностью реакций автомобиля, относительным акустическим комфортом, низкими расходами топлива и... очень внимательно изучать бездорожье перед тем, как рвануть по нему куда-нибудь на природу.

Ну и, наконец, М-241. Типичный вариант для тех, кто хочет сэкономить и при этом ездить достаточно комфортно. В некоторых ситуациях (отчасти зимой или на песчаных проселках) шина даже понравится. Но избегайте быстрой езды по асфальту, особенно под дождем – здесь может не уберечь даже полный привод. ЗР

УРОВНИ ШУМА ПРИ ДВИЖЕНИИ ВАЗ-2123, ДБ (А)

	Pirelli-Scorpion S/T	И-551	Kumho	Вл-42М	К-175	М-241
Внешний шум, дБ (А):						
60 км/ч	70,1	65,2	67,5	66.8	63,2	70.4
80 км/ч	73,1	70,2	71.9	73,6	68.2	74,8
100 км/ч	75,9	78,9	76,0	77,4	76.1	77,8

РАСХОД ТОПЛИВА И ВЫБЕГ ВАЗ-2123

	Pirelli-Scorpion S/T	И-551	Kumho	Вл-42М	К-175	М-241
Расход топлива, л/100 км:						
60 км/ч	6,9	6,8	6,5	6,9	6,6	6.6
90 км/ч	9,2	9,1	8.9	9,4	9,1	8,7
120 км/ч	12,5	12,2	11,9	12,6	12,2	12,5
Выбег, м:						
120–50 км/	1128	1191	1207	1127	1157	1215
50–0 км/ч	576	615	688	639	610	631

ОЦЕНКА ПРОХОДИМОСТИ В БАЛЛАХ

	Pirelli-Scorpion S/T	И-551	Kumho	Вл-42М	К-175	М-241
Проходимость:						
по снегу	5,0	4,5	3,5	4,0	2.0	2,5
по песку	4.5	3,5	3.5	4,0	3,0	4.0
Надежность выезда из колеи	4,5	2,5	2.0	3,5	2,0	2,5

САМОСВАЛ–ВЕЗДЕХОД



На Белорусском автомобильном заводе в Жодино успешно завершились заводские испытания полноприводного шарнирно-сочлененного самосвала БелАЗ-7528 грузоподъемностью 36 тонн. Оригинальная схема трансмиссии позволяет изменять колесную формулу от 6x2 до 6x6, используя различные комбинации блокировки привода и колес. Испытания подтвердили, что белорусский внедорожник способен преодолевать практически любой рельеф местности и развивать скорость 60 км/ч. Самосвал незаменим не только при разработке месторождений полезных ископаемых открытым способом, но и при строительстве дорог, тоннелей, гидротехнических сооружений.

Получать водород можно из практически бесплатной воды, но сам процесс весьма энергоемок, что сказывается на себестоимости топлива. Российскими учеными из ООО «Аламбик-Альфа» изобретен электроводородный генератор, эффективно разлагающий воду. Расчетная стоимость водорода должна быть в 1,5–2 раза ниже, чем природного газа метана! Если же посмотреть на абсолютные цифры, то кубометр H_2 может стоить около 7 центов против обычных сегодня 2–3 долларов.

«ЛЕСНИКИ» ПРИХОДЯТ ДВАЖДЫ

«Субару-Форестер» второго поколения будет продаваться в России с осени, как только пройдет сертификацию. При всей схожести с предшественником буквально все элементы, от кузова до подвески и салона, подверглись глубокой модернизации. Неизменным остался лишь полный привод. У обновленного автомобиля шире колея, больше места для задних пассажиров, комфортабельнее подвеска, увеличен до 195 мм дорожный просвет,



появились активные подголовники передних сидений, повышающие пассивную безопасность. Внешне новый «Субару-Форестер» отличают расширенные округлые колесные ниши, «шестигранная» задняя дверь и более мягкие очертания переднего бампера.

Предлагаемые в России автомобили будут оснащаться двухлитровыми бензиновыми моторами с турбонаддувом и без. Начальная цена «Субару-Форестер» – 29 тыс. долларов.

«КАБЛУКИ» – НА СТАРТ!

«Феррари», «Мак-Ларен» – спортивные достижения этих знаменитых фирм не дают покоя «Фольксвагену». И вот заводская команда бросает вызов соперникам на... дизельном «Фольксвагене-Кэдди»! Несколько фургончиков подготовили к гонкам на трассах Великобритании, для чего с ними пришлось изрядно повозиться.

Как ни странно, сложнее всего оказалось изготовить и установить каркас безопасности. С двигателями проблем не возникло: на нескольких машинах они форсированы с 90 до 130 «лошадей», но эти модификации – лишь тень настоящего боевого «Кэдди», под капотом которого 200-сильный (147 кВт) дизель объемом 1896 см^3. Сумасшедший «каблук» разгоняется до 100 км/ч всего за 5,5 с! Впору догнать гоночный «Вильямс» и предложить ящичек холодного пивка из багажника...





«БОШ» ПРЕДСТАВИЛ СЕРИЮ СТАРТЕРОВ HEF95 для тяжелых грузовиков с рабочим объемом двигателей от 9 до 12,5 л. Планетарный редуктор позволил уменьшить массу «пускача» на 40%, а специальный электронный блок заботится о плавном вводе в зацепление шестерен привода и мягком разгоне ротора. Рассчитывают, что благодаря этому зубья шестерен будут работать с минимальным износом на протяжении 800 тыс. км пробега. Контактная система в виде конусов не подгорает, а отсутствие свинца в материале щеток - залог беспроблемной утилизации.

«МАЗДА-6» ПОБОРЕТСЯ ЗА МЕСТО

Новинка из Японии добралась до России. Пришедшая на замену «Мазде-626», «шестая» не только создана «с нуля», но и отличается яркой внешностью, приятно контрастирующей с консервативными формами предшественницы. Яркий облик машины отделяет ее и от немецких седанов – те стараются подавить сомнения потенциальных покупателей весомостью и строгостью форм. Предусмотрено три варианта кузова: седан, хэтчбек и универсал. Выбор четырехцилиндровых бензиновых двигателей достаточно широк: от скромного 1,8 л, 88 кВт/120 л. с. до мощного 2,2 л, 122 кВт/166 л. с. С двухлитровым мотором (104 кВт/141 л. с.) возможна комплектация автоматической трансмиссией. Впервые «Мазда-6» станет доступна клиентам компании «Ауто-Ганза» – у нее уже можно заказать автомобиль, цена на который отсчитывается с 21 200 долл. Остается порадоваться за покупателей машин сегмента «D» – в нем явно становится тесно.



/ТЮНИНГ

НЕ БОЙТЕСЬ «ЧЕРНОГО ДЬЯВОЛА»

«ВОЛЬВО» С ЖЕНСКИМ ХАРАКТЕРОМ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ
ФОТО / АЛЕКСАНДР САДОВНИКОВ

Мягко щелкнули замки дверей, и словно невидимый барьер отделил нас от суеты улиц. Тишина, уютный полумрак, созданный тонировкой стекол. Для всех остальных, кто остался за этим барьером, мы стали далекими и недоступными.

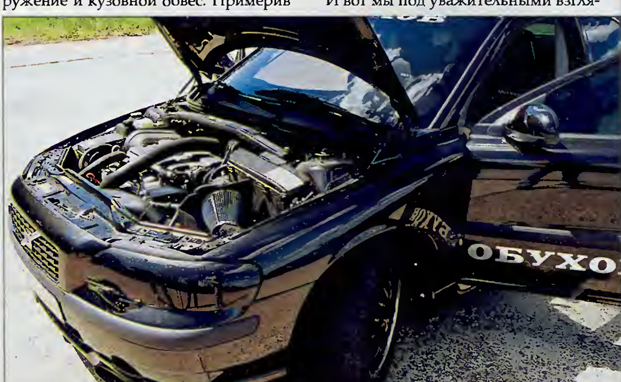
Но тишина и покой обманчивы. Поворот ключа зажигания – и салон «Вольво-S60AWD» наполняется сочным, басовитым рокотом раскрепощенной выпускной системы, не оставляя сомнений в характере этого автомобиля. И хотя в нем предстоит провести целый рабочий день, правая нога уже ерзает на педали акселератора: пора пустить вскачь весь «табун лошадей», миролюбиво разминающихся под капотом.

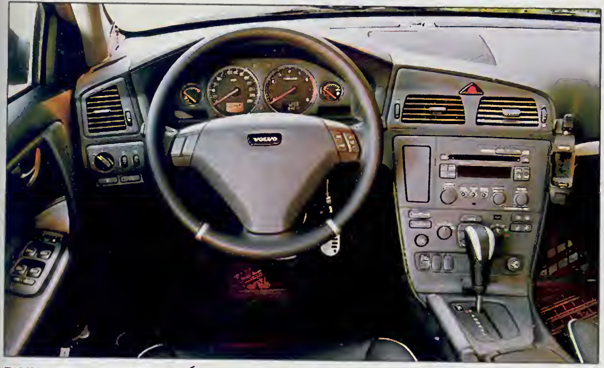
Идеология этого творения, в общем-то, не нова. В Германии закупили тюнинговый комплект кузовного «оперения», в Швеции – выпускную систему, ну а остальное... Фирма «Обухов инжиниринг» славится смелыми решениями. На сей раз турбина низкого давления, устанавливаемая на 2,4-литровом моторе «шестидесятки», уступила место более производительной от версии «R». Естественно, это потребовало других «мозгов», форсунок и еще ряда менее заметных изменений. Первый пробный результат был ошеломляющим не только для разработчиков, но и для... двигателя. Пришлось уменьшить степень форсировки, усмиряя разрушающе буйный нрав мотора.

Только частично был принят на вооружение и кузовной обвес. Примерив его целиком, отказались от некоторых деталей: уж больно смахивало на БМВ. Ну, а увлекшись цельностью экстерьера, обуховцы решили выдержать стиль: затемнили стекла, задние фонари, закрыли темными щитками фары. Немудрено, что владелица сразу окрестила машину «черным дьяволом». Да, да, не удивляйтесь: ездит на этом «Вольво» хрупкое создание, причем довольно-таки эффектно.

И вот мы под уважительными взгля-







РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Погодные условия: температура +24°С, давление 760 мм рт. ст., влажность 60%, покрытие – сухой асфальтобетон

Динамические качества (Нагрузка частичная – 2 чел.+25 кг)	
Разгон, с:	
0–40 км/ч	2,4
0–60 км/ч	4,2
0–80 км/ч	6,3
0–100 км/ч	9,0
0–120 км/ч	12,6
0–140 км/ч	17,0
0–160 км/ч	22,8
0–400 м (км/ч)	16,5 (136,6)
0–1000 м (км/ч)	30,0 (178,9)
Максимальная скорость, км/ч	214
Погрешность спидометра, %	4,5
Эластичность, с:	
60–100 км/ч	8,0 (4,8)*
80–120 км/ч	11 (5,9)*
Выбег, м:	
120–50 км/ч	1925
50–0 км/ч	785
Торможение со 100 км/ч:	
тормозной путь, м	40
замедление, м/с^2	9,62

** Режим «кик-даун».*

VOLVO S60AWD (данные производителя)

Число мест	5
Снаряженная/полная масса, кг	1560/2060
Размеры (д х ш х в), мм	4580x1800x1430
Максимальная скорость, км/ч	210
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,5
Рабочий объем двигателя, см^3	2435
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	147/200 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	285 1800
Расход топлива (шоссе/город), л/100 км	8,5/15

дами окружающих выбираемся на простор Дмитровского шоссе. Если попытаться объяснить, из чего складывается процесс езды на этом автомобиле, то на ведущей позиции окажется, пожалуй, звук. Его сочные гармоники присутствуют в салоне машины постоянно, отслеживая тональностью и тембром малейшее движение педали газа. Иногда к этому добавляется всхлипывающее сипение клапана турбонаддува – фамильная черта всех «инжиниринговых» «вольво». Звучание ансамбля нарушает лишь «автомат», по своему разумению (и не всегда впопад) выбирающий передачу.

Возможности мотора несколько скромнее – по крайней мере, они уступают акустическим. В характере этого «Вольво» совсем немного спортивной резкости, да и та сглажена автоматической трансмиссией. Зато есть мощнейшее ускорение на средних оборотах: оно, словно упругий резиновый жгут, все разгоняет и разгоняет автомобиль. В этой кошачьей мягкости кроются свои достоинства. Автомобиль незаурядного темперамента не утомляет чрезмерной резкостью откликов – остается комфортным для водителя и пассажиров. Взглянув на результаты замеров, вы не найдете ничего сверхъестественного – цифры скорее обыденны. Но присмотритесь к тем, что в графе «эластичность»: они впечатляют. А это, поверьте, важно. Ведь именно эти секунды очень часто влияют на ваши ощущения внутри автомобиля. Вот такой получился характерец.

На этот раз обуховцы не стали экспериментировать с остальными характеристиками, рассудив, что «Вольво-S60AWD» и так неплохо сбалансирован по части комфорта, управляемости и другим качествам. Поэтому, приобретя иной облик и немного изменившись внутренне, по поведению на дороге он остался почти стандартным. Кому-то это удобно – большинство запасных частей доступно на любом сервисе «Вольво». С точки зрения тех, кто любит «погорячее», такой подход, наверное, не совсем логичен. Ведь имея в руках столь выразительный инструмент, иногда хочется почувствовать себя гонщиком. Увы, пока в быстрых поворотах «черный дьявол» надежен, но далек от спортивного совершенства. Думаю, у него еще все впереди. В первую очередь, это зависит от спроса на подобные изделия. Ну, а нынешний «Вольво-S60RO» – что значит «Рейсинг Обухов» – творение скорее миролюбивое, нежели агрессивное. ЗР





ФОРМУЛА СКОРОСТИ

КОНСТРУКЦИЯ БОЛИДОВ ФОРМУЛЫ 1 /ПИТ-СТОП



ТЕКСТ / МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ
ФОТО / DPPI, «РЕНО», «ФЕРРАРИ»

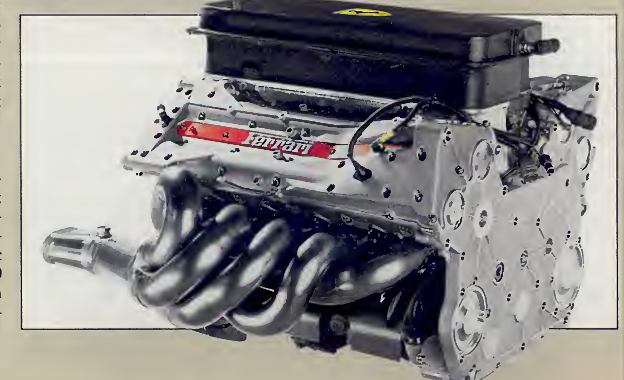
Раскаленный асфальт и толпы фанатичных поклонников; красотки в униформе команд и бесчисленные журналисты; сумасшедшие скорости и адреналин; заоблачные цены на билеты и знаменитые гости… За полвека существования гонок первой формулы их популярность сравнялась с футбольными баталиями. Выставить на столь престижные соревнования машину хотела бы, наверное, каждая автомобильная фирма, но колоссальные расходы по плечу немногим. Избранные держат информацию о болидах за семью печатями. Но кое-что о конструкции самых быстрых и дорогих гоночных машин все же известно.

ТРЕХЛИТРОВЫЙ ТАБУН

Характерный визжащий звук формульного мотора нельзя перепутать ни с чем. Если максимальные обороты двигателя обычной легковушки редко превышают 6000–7000 об/мин, то пульс формульного сердца достигает 18 000 об/мин. В такой «раскрутке» мотора кроется один из главных секретов энерговооруженности болида. При разрешенном объеме 3 л мощность достигает 900 «лошадей», масса – 100 кг с небольшим, а размер сопоставим с… кокер-спаниелем (сравнение от команды «БМВ-Вильямс»).

«Раскрутить» мотор еще сильнее в принципе можно, но… бессмысленно. Во-первых, с ростом оборотов лавинообразно увеличиваются потери на трение: наступает момент, когда они попросту «съедают» прирост мощности и КПД мотора падает. Во-вторых, при разгоне болида до 360 км/ч силы инерции, действующие на поршень в нескольких направлениях в каждом из 10 цилиндров, уже достигают 11 тонн, грозя разорвать двигатель

За всю историю гонок формулы на «Феррари» ставили четырех-, шести-, восьми- и двенадцатицилиндровые моторы. С введением современного регламента рабочий объем мотора уменьшили с 3,5 до 3 л, а число цилиндров – до десяти. Мощность этого красавца – свыше 800 л. с.





Один из первых многофункциональных рулей «Феррари»: «лопатки» переключения передач и сцепления соседствуют с кнопками радиосвязи и включения дисплея. На руле также кнопки «нейтрали» и ограничителя максимальных оборотов для соблюдения скорости на пит-лайн.

на куски! Эти силы практически «убивают» мотор всего за одну гонку.

Наконец, третьим камнем преткновения стал механизм газораспределения, просто не успевающий наполнить цилиндры топливной смесью. Ведь на 18 000 об/мин время открытия клапана ничтожно мало – тысячные доли секунды.

ЭЛЕКТРОННАЯ РЕВОЛЮЦИЯ

К началу 90-х «начинка» болидов приобрела нынешний вид. Главный бортовой компьютер отслеживает и корректирует положение дроссельной заслонки, дозировку топлива, давление масла и температуру охлаждающей жидкости, степень сжатия... Это лишь часть из более чем двух десятков ключевых параметров, за которыми в течение всей гонки следят механики в боксах. Помимо информации, переданной пилотом по радио, команда получает телеметрические данные о состоянии автомобиля. Когда болид проходит вдоль линии пит-стопа, сигнал от бортового компьютера за доли секунды передается на командный.

В общей сложности о здоровье машины сообщают свыше двухсот датчиков, а суммарная длина проводов, «расползшихся» по болиду, достигает 1000 м. За редким исключением гоночные «конюшни» доверяют разработку электронных систем специалистам – например, фирмам «Маньети Марелли» или TAG.

КРЕПЧЕ ЗА БАРАНКУ ДЕРЖИСЬ

Естественно, гонщику не по силам проанализировать все данные, да в этом и нет необходимости. Основным источником информации для него служит... рулевое колесо!

Функции управления электронным приводом газа, распределения тормозных сил по осям и даже управления сцеплением – под ногами у пилота всего две педали, хотя сцепление и не автоматическое – тоже возложены на рулевое колесо.

Человеческий фактор в формуле значит очень многое: инженеры идут на поводу у пилотов и подгоняют машину под их вкусы и характер. Поэтому у каждой команды свой взгляд на то, какими функциями должен обладать «компьютерный руль». Роднит их, пожалуй, одно – цена. Современная формульная баранка, даром что весит чуть более килограмма, сто́ит как приличный легковой автомобиль, а ее обслуживание отнимает у специалиста не один день.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Гибель в 1994 году одного из самых ярких пилотов формулы – Айртона Сенны стала вехой в истории гонок. С этого времени их обязательным атрибутом стал дополнительный компьютер, выполняющий роль «черного ящика» – аналога самолетного бортового самописца. Появилась возможность с высокой точностью восстановить картину аварии и предотвратить трагедии в будущем.

Нынче, согласно регламенту соревнований, каждый сезон предваряет серия крэш-тестов, позволяющих оценить уровень безопасности формулы.

ТВЕРДАЯ ПОСТУПЬ

Идеально ровное покрытие трассы, казалось бы, снимает необходимость ломать голову над хитроумными подвесками. На практике все иначе: над элементами шасси конструкторы бьются с не меньшим упорством, чем над двигателем или коробкой передач.

Хотя уже трудно удивить мир новой схемой расположения узлов, каждый сезон привносит конструктивные изменения. Например, в нынешнем сезоне «Феррари» подготовила чрезвычайно компактную коробку передач, освободившую пространство в районе задних колес. Этим не преминули воспользоваться инженеры-подвесочники: установили амортизаторы не вертикально, а горизонтально, подвесив их к углепластиковым рычагам. Кстати, почти все детали сделаны из композитных материалов и титана. Изюминка формульных подвесок – возможность быстро изменить настройки под конкретного пилота или трассу.

Механики «Мак-Ларен – Мерседес» настраивают машину перед гонкой.



ЗА ОДНУ СЕКУНДУ ГОНКИ...

...коленчатый вал совершает 300, а колесо 50 оборотов; поршни преодолевают дистанцию в 25 м; в мотор подается 450 л воздуха; в системе зажигания происходит 1500 вспышек; бортовой компьютер просчитывает 150 000 параметров; пилот успевает переключить пять передач вниз и может сбросить скорость с 310 до 185 км/ч; болид разгоняется до 40 км/ч, для чего ему требуется дистанция длиной в полтора собственных корпуса; движущийся со скоростью 350 км/ч автомобиль пройдет 100 м.



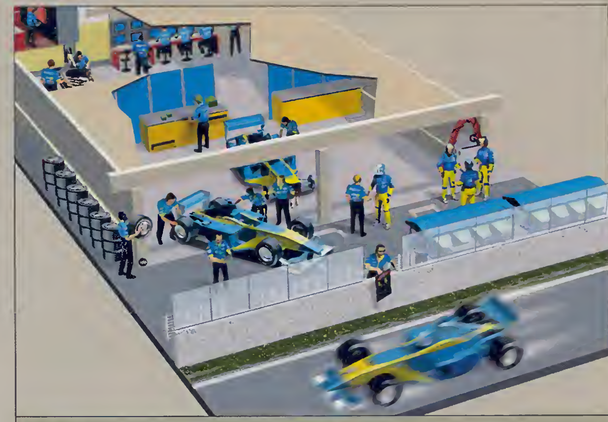
По правилам гонщик должен выбраться из кокпита длиной 850 мм максимум за 10 с.

СТОП, МАШИНА!

...Стартовая прямая неожиданно переходит в крутой поворот – гонщик сбрасывает скорость с 300 до 50 км/ч на участке всего в сто с небольшим метров. В этот момент он испытывает перегрузки до 4g, кровь приливает к глазам с такой интенсивностью, что на долю секунды пилот даже может потерять зрение. Тормозам машины здесь тоже приходится несладко. Несмотря на температурную стойкость, карбоновые диски, раскаляющиеся до 750°, за гонку из 28-миллиметровых превращаются в 20-миллиметровые. Осадить разогнавшуюся машину по силам лишь суппортам с шестью поршнями в каждом.

НА ДИЕТУ

Все технические нововведения, будь то изменение конструкции двигателя или шасси, последние пятьдесят лет преследовали одну основную цель – сбросить вес.



В БОКСАХ

В каждой команде работает около 70 человек. На пит-стопе автомобиль обслуживают 22 механика. Для участия в Гран-при команды привозят 30 тонн оборудования, в том числе 3 машины, 10 двигателей и 21 компьютер.



Благодаря сверхпрочному монококу и ремням безопасности Ральф Шумахер не пострадал в серьезной аварии на старте Гран-при Австралии.

Сегодняшние правила предусматривают минимальную массу заправленного автомобиля с гонщиком – не менее 600 кг. Большинству команд по силам сделать менее тяжелую машину: испытания легких сплавов и пластиков не прекращаются ни на один день. Зачем? Если конструкторы сумели максимально облегчить машину, у них появляется возможность распределить оставшиеся килограммы балласта так, чтобы добиться лучшей развесовки и, как следствие, управляемости.

Процесс строительства кокпита очень затратен и сложен, требует высоких технологий. Особую «ткань» из кевларовых и углеродных нитей, пропитанную клеящими составами, накладывают на шаблон детали и обрезают. Затем прессуют «выкройку» с каркасом из алюминиевых сот и отправляют в автоклав для окончательного застывания. Предварительно модель кокпита в масштабе 1:2 продувают в трубе – ведь аэродинамика машины не менее важна, чем сверхмощный силовой агрегат.

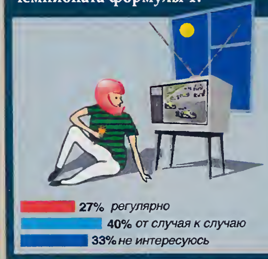
СКАЗКУ СДЕЛАТЬ БЫЛЬЮ

Недавняя реконструкция центра проектирования формулы 1 фирмы «Тойота» обошлась в четверть миллиона евро, зато теперь в распоряжении команды 35 000 м² производственных и исследовательских площадей. Но эти деньги не потрачены напрасно, и дело даже не в рекламе посредством гонок. Опыт, полученный при создании формульных автомобилей, пригодится в «гражданском» автомобилестроении. Недаром, кстати, механиков «конюшни» «Хонда» с удовольствием берут на работу в легковое отделение фирмы...

Без формулы 1 была бы скучна не только спортивная жизнь. Быть может, мы еще долго не увидели бы на серийных машинах противобуксовочные и иные электронные системы, пластики и композитные материалы оставались бы прерогативой авиаторов, а активные подвески так и не сошли бы со страниц научно-популярных изданий... ЗР

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Следите ли вы за ходом чемпионата формулы 1?





МИССИЯ ВЫПОЛНИМА

/ДЕНЬ С АВТОМОБИЛЕМ

КОМПАКТНЫЙ ВСЕДОРОЖНИК С МОЩНЫМ ДИЗЕЛЕМ

PAJERO DI-D GLS

«Мицубиси–Паджеро» (для рынка Северной Америки «Монтеро») третьего поколения дебютировал осенью 1999 года. Впервые в истории модели получил несущий кузов и независимую подвеску всех колес. Покупатели могут выбирать между трех– и пятидверным вариантами кузова, двумя дизельными и двумя бензиновыми моторами, тремя вариантами комплектации (GL, GLX, GLS). В России продается только в наиболее дорогой комплектации GLS с дизельным двигателем 3,2 л или 3,5–литровым бензиновым типа GDI с непосредственным впрыском топлива. Базовая цена трехдверной машины – $39 900.

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ ФОМИН
ФОТО / АЛЕКСАНДР БАТЫРУ, АЛЕКСАНДР ПОЛУНИН

У Робинзона тоже была пятница. Нет, у него был Пятница. У нас же состоится виртуальная пятница с «Мицубиси-Паджеро 3,2 DI-D» – новой для российского рынка модификацией хорошо известной машины (ЗР, 2000, № 6). Один день, чтобы оценить и примерить на себя автомобиль в типичной ситуации – рабочая неделя плавно переходит в выходные.

НА ВКУС, НА ЦВЕТ

Российские покупатели дорогих вседорожников весьма консервативны. Они предпочитают большие, просторные машины с мощными бензиновыми моторами и автоматической трансмиссией. Их не пугает повышенный расход бензина, который они склонны принимать как неизбежную плату за динамику и солидность машины. Конечно, современные дизельные двигатели шагнули далеко вперед, но, приобретя недюжинную мощь при очень умеренном аппетите и став достаточно тихими, многие из них оказались необычайно привередливы к топливу. А поскольку его качество в России по-прежнему нестабильно, производители высокотехнологичных моторов (особенно с питанием из общей магистрали «коммон рейл») не спешат предлагать нам новейшую технику.

Впрочем, «Мицубиси» деваться некуда: моторы GDI с непосредственным впрыском бензина тоже очень привередливы. Вот она, оборот-

ная сторона прогресса! К счастью, у нового дизеля есть упрощенная версия под экологические требования Евро II (базовый мотор сделан под Евро III). Такая, кстати, на нашем автомобиле. В общем, стереотип «дизель – для трактора» надо ломать. Под ровный рокот двигателя «с воспламенением от сжатия» покидаем дилерскую стоянку.

КАКОЕ У ВАС ХОББИ?

Ах, нынче пятница! Примем правила своей же игры – отбросим поправку на привыкание к машине и вперед. Из гаража домой, за вещами для уик-энда, потом на работу и сразу оттуда – навстречу приключениям. Поскольку «Мицубиси-Паджеро» у нас «короткий», предполагается, что его владелец не обзавелся многочисленным семейством – иначе ему наверняка потребовался бы более вместительный автомобиль. Сыграем?

Летние ночи теплы, а потому помощь свечей накаливания мотору не потребуется – поворот ключа, и он моментально оживает. На холостом ходу дизель не перепутаешь с бензиновым двигателем – специфический шум выдает его с головой. Заметна и дрожь по полу – ведь всего четыре цилиндра, и не маленьких – каждый по 800 «кубиков»! Впрочем, органы управления стараниями японских инженеров избавлены от вибрации. Особое внимание – передним сиденьям: они, как на грузовиках, подрессорены, и жесткость этой подвески можно менять. Те, кто хочет добиться максимального слияния с машиной, могут зафиксировать сиденье, любители комфорта предпочтут настроить его подвеску «под собственный вес».

Еще раннее утро, а уже жарко – пора включить кондиционер, точнее, климатическую установку. Да, с первого взгляда ее панель легко принять за обычный пульт системы вентиляции с кондиционером. Но на круглых ручках, заведующих скоростью вентилятора и воздушными потоками, есть магическое положение «Auto», когда надо лишь задать желаемую температуру в салоне.



Как ни крути, а гараж все же не у подъезда. Придется ненадолго припарковаться возле дома. Здесь очень тесно, и все дорожки уже заставлены машинами. Пробираться на «Мицубиси-Паджеро» по узким проездам не так-то просто – хотя автомобиль не сказать чтобы очень широкий, правая сторона чувствуется неважно, да и правый угол бампера приходится угадывать. Зато назад сдавать легко, если, конечно, заранее вытащить средний подголовник с заднего сиденья. Кто, скажите на милость, всерьез рассчитывает, что там, между колесными нишами, сядут трое?

Открываем заднюю дверь, грузим объемистую спортивную сумку и внушительный рюкзак. Остается кинуть на правое сиденье кейс с документами и...

НА РАБОТУ...

Стоит лишь выбраться из заставленного





машинами двора, миновать несколько окраинных улиц и влиться в поток, движущийся в центр города, как медленно ползущая армада автомобилей берет «Мицубиси-Паджеро» в плен. Дергаться бесполезно – ползем вместе со всеми и наслаждаемся кондиционированным воздухом, прошедшим через фильтр – без цветочной пыльцы и тополиного пуха. Еще один плюс в пробке – длинноходная, с минимальным усилием педаль сцепления. Трогаться легко, даже не касаясь педали газа. Можно послушать музыку, тем более что акустика в «Мицубиси» весьма недурна.

Наконец-то свобода! Динамика дизельно-

MITSUBISHI PAJERO 3,2 DI-D

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: число мест – 5; снаряженная масса – 2000 кг; полная масса – 2510 кг; максимальная скорость – 170 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч – 11,7 с; расход топлива в условных загородном и городском циклах – 7,6; 11,6 л/100 км: запас топлива – 71 л. **КОНСТРУКЦИЯ:** несущий трехдверный кузов. **РАЗМЕРЫ,** мм: длина – 4280; ширина – 1875; высота – 1845; база – 2545; колея спереди/сзади – 1560/1560; дорожный просвет – 225; радиус поворота – 5,3 м. **ДВИГАТЕЛЬ:** дизельный с непосредственным впрыском топлива, турбонаддувом и промежуточным охлаждением воздуха, четырехцилиндровый, шестнадцатиклапанный; рабочий объем – 3200 см^3; диаметр цилиндра и ход поршня – 98,5x105,0 мм; степень сжатия – 17,0; мощность – 121 кВт/165 л. с. при 3800 об/мин; максимальный крутящий момент – 373 Н·м при 2000 об/мин. **ТРАНСМИССИЯ:** «Супер-Селект II», постоянный полный привод с блокируемым межосевым и задним межколесными дифференциалами, вискомуфтой и возможностью отключения передних колес; коробка передач – механическая пятиступенчатая; передаточные числа: I – 4,23; II – 2,24; III – 1,40; IV – 1,0; V – 0,76; з. х. – 3,55; главная передача – 4,1; раздаточная коробка: I – 1,0; II – 1,9. **ПОДВЕСКА:** независимая пружинная, спереди – на двойных поперечных рычагах, сзади – многорычажная. **ТОРМОЗА:** дисковые вентилируемые с усилителем и АБС. **РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ:** реечное с гидроусилителем. **РАЗМЕР ШИН:** 265/70R16.



го «Мицубиси-Паджеро» вполне позволяет отрываться от малолитражек и соперничать с серьезными машинами. Важно лишь вовремя переключать передачи – ниже 1500 об/мин требовать от турбодизеля динамичный разгон бесполезно, зато с 2000 до 4000 тягаться с ним мало кому по силам. Вот и офис. Что-то рановато зажглась лампочка резерва топлива... Не беда, остатка с лихвой хватит, чтобы выбраться за пределы столицы, даже с поправкой на пробки.

НА ВОЛЮ, В ПАМПАСЫ!

Вот и долгожданный вечер – счастливая пора для большинства горожан. Пока дачники пакуют пожитки, есть шанс проскочить. Плотный поток постепенно разгоняется: с 60 км/ч дизельный «Паджеро» вполне пойдет на пятой передаче. А выше 90 км/ч переключаться на четвертую не нужно даже для обгонов – когда на тахометре больше 2000 об/мин, дизель может соперничать с бензиновым мотором объемом на литр больше и мощностью за 200 «лошадей». Поэтому, как только появляется возможность ехать быстрее, грех ей не воспользоваться. Тем более, что за желание «притопить» не придется расплачиваться расходом в 20 литров на «сотню», а устойчивость и уровень шума позволяют ехать не только быстро, но и комфортно. Традиционная беда вседорожников – посредственная плавность хода из-за больших неподрессоренных масс – сведена к минимуму благодаря независимой подвеске.

Когда приходится свернуть на более узкую и извилистую дорогу, возможности «Мицуби-



си-Паджеро 3,2 DI-D» поначалу способствуют спортивному азарту. Но малые крены и чувствительный руль недолго провоцируют на лихие виражи – в достаточно крутом повороте бодрый вход сменяется беспомощным скольжением передних колес наружу. Не обманывайтесь насчет независимых подвесок «по кругу» и широких шин: «Мицубиси-Паджеро» в первую очередь вседорожник, а не спортивный автомобиль. Надежность управления для него важнее разжигания водительских амбиций. Не грех вспомнить и о тормозах, мы едва не проскочили наш поворот. Впрочем, они отработали безупречно.

ПОДЪЕМ НА ХОЛМ

Асфальт сменился пыльной и ухабистой грунтовкой, но снижать скорость до минимума нет причин. Подвеска справляется с ухабами заметно лучше, чем на длиннобазной версии с мотором GDI. Может быть, жесткие пружины поставили из-за тяжелого дизеля? В любом случае, сейчас это на пользу. Впереди крутой подъем, который вполне можно бы объехать. Но для чего тогда полный привод? Последовательно передвигаем рычаг трансмиссии «Супер-Селект II», включая привод передних колес, жесткую блокировку межосевого дифференциала (он, кстати, несимметричный – 33:67, то есть большая часть крутящего момента обычно приходится на задние колеса) и, наконец, пониженную передачу. Теперь запас тяги позволяет не только въехать сюда с ходу, но даже тронуться.

Дорога вновь стала лучше, и пониженная передача больше не нужна. Но, чтобы вернуться к «верхнему ряду», придется остановиться, иначе большая схема трансмиссии на приборной доске недовольно заморгает лампочками – автоматика требует соблюдения инструкций. Вот и цель нашего загородного путешествия – вершина высокого зеленого холма, куда ведет грунтовая дорога. Обнадеженные возможностями автомобиля, штурмуем подъем на «повышенной» первой передаче. Осечка! Перед самым крутым участком глубокая промоина вынуждает сбросить скорость. А как только стрелка тахометра падает ниже 1500 об/мин, дизель скисает и глохнет – наддув кончился! Приходится вновь обратиться к помощи раздаточной коробки, иначе не тронуться.

ЧТО У ВАС, РЕБЯТА, В РЮКЗАКАХ?

Заняв господствующую высоту, не будем развертывать на ней стрелковую позицию. Время опустошить багажник. В большом рюкзаке что-то вроде мягкого кресла, большой полосатый мешок, пара высоких ботинок и шлем. Догадались? Нет? Тогда вытряхиваем содержимое мешка, расстилаем его на склоне, прицепляем к «креслу», садимся – и полетели...

Ветер дует на склон, поднимая водителя «Мицубиси-Паджеро» все выше и выше... Миссия автомобиля выполнена. ЗР



РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ ЗАО «РОЛЬФ-ХОЛДИНГ» ЗА ПРЕДОСТАВЛЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ. ИНФОРМАЦИЯ О ПРОДАЖЕ – В РАЗДЕЛЕ «ЦЕНЫ ДИЛЕРОВ».

/ТЮНИНГ

ПРОПУСК В МОДЕЛЬНЫЙ РЯД

«ДЕСЯТКИ» ТЮНИНГОВОЙ ФИРМЫ В КАТАЛОГЕ АВТОВАЗА

ТЕКСТ / ВАДИМ КРЮЧКОВ
ФОТО / ГЕОРГИЙ САДКОВ

Прежде чем углубиться в чтение, взгляните на фотографии. На них красный седан и синий хэтчбек. Оригинально выглядят, не правда ли? Тем примечательней, что это не штучные экземпляры, не прихоть заказчика, воплощенная одним из тюнинговых ателье. Перед нами мелкосерийные автомобили, созданные тольяттинской фирмой «Торгмаш». Они появились на свет благодаря здравой идее – предложить покупателям модификацию «гран туризмо» на базе «десятого» семейства. Такой подход коренным образом отличается от ставшего уже привычным индпошива. Тюнинг подразумевает уникальный набор сугубо индивидуальных (и не всегда оптимальных настроек), которые зачастую очень трудно воспроизвести. А вот мелкосерийная модификация должна базироваться на хорошо отработанных, проверенных решениях. Здесь важна повторяемость результатов. Кроме того, оставаясь эксклюзивным, автомобиль должен быть удобен всем. Причем в самых разнообразных условиях движения. Оценим?



ВНЕШНОСТЬЮ ПОХОЖИЕ, РАЗНЫЕ ВНУТРИ

Не перегружая читателя техническими подробностями, упомянем главное. У седана ВАЗ-21103 ТМС и хэтчбека ВАЗ-2112 ТМС много общего. Прежде всего – единый стиль. Пластиковые накладки не только меняют внешний облик. Они спроектированы с учетом аэродинамики автомобилей, и каждая деталь выполняет определенную функцию (подробности в ЗР, 2000, № 12). Кузова отличаются от серийных нестандартным цветом, более тщательной подгонкой деталей, дополнительной шумоизоляцией, доработанными арками задних колес. Одним словом, спецкомплектация. Даже дверные ручки окрашены в соответствующий цвет, а на ВАЗ-2112 – еще и пластиковое «жабо» (рамка ветрового стекла). Интерьеры тоже очень похожи: есть спортивные рули, накладки на педали, иные рычаги коробок передач. Ткань сидений и обивок теперь черная со вставками в цвет кузова. Выглядит такое сочетание строго и стильно. Но основная изюминка салонов – удобные спортивные сиденья «Рекаро». Это специальное предложение фирмы для «Лады-


Двигатель седана: 1580 см³, 90 кВт/122 л. с.



Эти сиденья удобнее штатных


Вставки в цвет кузова выглядят стильно.

ТМС» по очень привлекательной цене. В розницу именитые немецкие кресла обойдутся почти в два раза дороже.

А еще у машин одинаковые колеса: легкосплавные диски «Слик» с покрышками «Йокогама» 195/55R15. Несмотря на сложности с размещением в арках, размерность выбрана сознательно – профиль этих шин выше, чем у беспроблемных 185/55R15 или 195/50R15. Такие большие колеса лучше других переносят невзгоды наших разбитых дорог.

Разнятся автомобили начинкой. И там, и там шестнадцатиклапанные двигатели, но в седане – рабочим объемом 1580 см³ (122 л. с.), а в хэтчбеке – 1650 см³ (125 л. с.). Коробка «десятки» отличается от серийной главной парой 4,06 и измененными I и IV передачами (так называемый «12-й» ряд). У «двенадцатой» главная пара 3,9 и полностью обновленный набор шестерен («18-й» ряд). Существенно отличаются подвески. Так, на ВАЗ-21103 установлены двухтрубные газонаполненные амортизаторы «Торгмаш», а на ВАЗ-2112 – газонаполненные однотрубные. Остальные детали шасси перечислять не будем – договорились же не погружаться с головой в технические дебри. Тормоза обеих машин – дисковые спереди и сзади, но у «двенадцатой» передние увеличенного размера.

ХАРАКТЕР БЕЗ СЮРПРИЗОВ

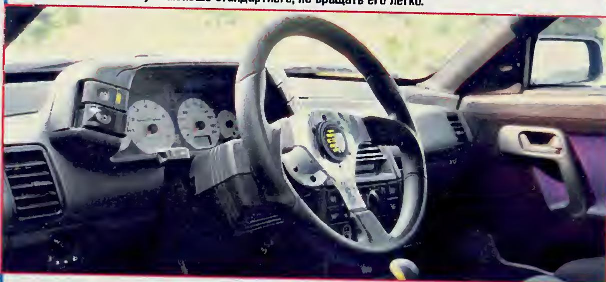
Прежде всего отметим, что оба автомобиля соответствуют идеологии «гран туризмо». В них есть спортивные черты, но они умело дозированы и не напрягают водителя. Особенно понравилась «двенадцатая». Добавили всего-то 70 «кубиков» рабочего объема – и совсем другой двигатель. Тяговитый и очень ровный, никаких подхватов и дерготни. Добавим сюда коробку передач с грамотно подобранными передаточными числами и получим сбалансированный силовой агрегат, который наиболее метко характеризует слово «резиновый». Ехать в пробках одно удовольствие: трогаться легко, «внатяг» – запросто, часто переключать передачи не требуется. Сцепление мягкое, педаль газа чувствительная, тормоза цепкие и понятные. Если же надо поиграть мускулами, мотор можно и крутануть. Прервать этот упругий и быстрый разгон способна лишь электронная отсечка.

А потом последуют удивленные взгляды из кабин престижных иномарок или поднятый вверх большой палец – дань уважения возможностям отечественной машины.

На фоне «двенадцатой» ВАЗ-21103 кажется чуть более нервным. Есть небольшой подхват, неидеальна и трансмиссия. Но это только в сравнении с «одноклубницей». Поставь рядом автомобиль любого тюнингового ателье и тут же поймешь, у какого характер надежный, а у какого взбалмошный. Еще одна характерная для продукции «Торгмаша» черта – легкое рулевое управление. Обычно у спортивных машин очень тяжелая баранка (управляемость требует жертв). Здесь же вращать ее не составляет труда.


Скоростной машине – спортивные ремни.


Двигатель хэтчбека: 1650 см³, 92 кВт/125 л. с.


Руль меньше стандартного, но вращать его легко.


Спойлер здесь не только для красоты.


Фирменные накладки на педали.







РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Погодные условия: температура +24°С. давление 750 мм рт. ст., влажность 70%, покрытие – сухой асфальтобетон

	ВАЗ-2112	ВАЗ-21103
Весовые характеристики		
Снаряженная масса, кг	1137	1120
Нагрузка на ось, кг:		
переднюю	650	648
заднюю	487	472
Динамические качества *(Нагрузка частичная – 2 чел +25 кг)*		
Разгон, с:		
0–40 км/ч	2,8	3,0
0–60 км/ч	5,1	5,2
0–80 км/ч	7,6	7,8
0–100 км/ч	11,2	11,7
0–120 км/ч	15,9	16,8
0–140 км/ч	22,4	23,5
0–160 км/ч	33,0	35,3
0–400 м (км/ч)	18,1 (128)	18,1 (126)
0–1000 м (км/ч)	32,86 (161)	33,3 (157)
Максимальная скорость, км/ч	190,5	183,1
Погрешность спидометра, %	3,5	3,5
Эластичность, с:		
60–100 км/ч (IV)	10,0	11,4
80–120 км/ч (V)	15,3	19,2
Выбег, м:		
120–50 км/ч	1526	1508
50–0 км/ч	677	664
Торможение со 100 км/ч:		
тормозной путь, м	46,1	44,6
замедление, м/с^2	8,37	8,65

Даже хрупкая барышня не будет испытывать проблем при парковке.

Несмотря на различия в подвесках и нюансы поведения, оба автомобиля обладают ярко выраженной недостаточной поворачиваемостью (сорвать ТМС в занос очень трудно). Вот она, повторяемость результатов, подчиненная единой стратегии. Для специфичных гоночных машин такая настройка не будет оптимальной, а вот для повседневной – то, что надо. Почти во всех штатных и нештатных режимах она будет вести себя одинаково, а значит, водителю не придется бороться с неожиданными взбрыками – проще будет спрогнозировать развитие ситуации. Отметим также хорошую курсовую устойчивость седана и хэтчбека, их умение писать, как по лекалу, скоростные пологие повороты. Машины неплохо проявили себя и на проселке – подвески энергоемкие, дорожный просвет вполне достаточный, кузов не раскачивает с носа на корму. Ездовые впечатления подытожил бы так: удачное сочетание надежности и легкости управления, повседневных и спортивных качеств. Эти машины способны доставить удовольствие и новичку, и спокойному, и активному водителю.

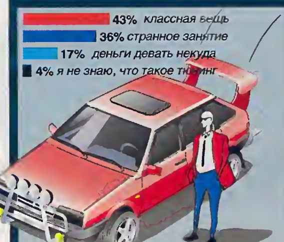
ГДЕ И ПОЧЕМ

Ценовая политика «Торгмаша» и его столичного дилера фирмы «Оллстиль» достаточно гибкая. «Лада-ТМС» стоит от 7,5 тыс. долларов и выше, в зависимости от комплектации. Минимальный набор – механические переделки двигателя, трансмиссии, тормозной системы и т. д. без изменения внешности. Дальше дело вкуса и финансовых возможностей. Хороший ориентир – цена машин, побывавших на тесте: они «упакованы» по максимуму. ВАЗ-2112 обойдется покупателю в 415 тыс. руб., ВАЗ-21103 дешевле – 366 тысяч.

Очевидно, что подобные модификации невыгодно или невозможно собирать на конвейере автогиганта. Поэтому гибкие мелкосерийные производства имеют право на жизнь. Они вполне способны заполнять пустующие ниши, предлагая эксклюзив на базе серийных моделей. Автомобили «Торгмаша» – наглядное тому подтверждение. А об их серьезном техническом уровне говорит тот факт, что «Лада-ТМС 1,6» включена в каталог коммерческих и специальных автомобилей ВАЗа. ЗР

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Ваше отношение к тюнингу отечественных автомобилей?



/ПО ВОДЕ

ВЕЗДЕСУЩИЙ «АЛЬТКАМ»

ВАРИАЦИЯ НА ТЕМУ АМФИБИИ



ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ КАРПЕНКОВ
ФОТО / ГЕОРГИЙ САДКОВ

О машинах с экзотической луноходно-бигфутовой внешностью мы уже слышали. Это «Лопасня», «Марш-1922», «Трекол-39041» и, наконец, спроектированный в НАМИ «Умка». Однако представленный здесь «Альткам-2992» во многом отличается от предшественников и стоит того, чтобы познакомиться с ним поближе.

Снегоболотоходами на шинах низкого давления сравнительно давно занимаются фирмы «Арктиктранс» и «Трекол», накопив солидный опыт конструирования таких машин. «Альткам» оказался в некотором смысле догоняющим. Но эта роль не всегда плоха – можно учесть недостатки и преимущества предшественников, попытаться создать более совершенное изделие.

Основной элемент, общий для этих машин, – шины низкого давления. Именно они позволяют уверенно двигаться по песку, снежной целине, болоту и обеспечивают машине плавучесть. А еще эти шины не наносят непоправимого вреда плодородному слою почвы в тундре, изрядно исковерканному гусеничной и обычной колесной техникой. В отличие от конкурентов, на «Альткаме» предусмотрено регулирование давления воздуха в шинах с места водителя, что позволяет подбирать оптимальные его значения для разных условий, избежать мелкого ремонта колес в поле или сохранить плавучесть. На макетном «Альткаме», цена которого еще не определена, установлены бескамерные покрышки «Трекол», тогда как на машинах «Арктиктранса» применяются камерные шины.

Кузов – несущий двухобъемный, по автомобильной терминологии – трехдверный хэтчбек. Он выполнен из армированного пластика. Отказ от рамы позволил снизить массу – весьма важный параметр для машины этого класса. По сравнению с клепаными металлическими кузовами пластик технологичнее при мелкосерийном производстве. Кроме того, он обладает хорошими звуко- и термоизолирующими свойствами. Стоит отметить, что для таких автомобилей микроклимат в кабине особенно важен: ведь они призваны работать в жестких условиях с температурным диапазоном от плюс 30–40 до минус 40–50°С. На «Альткаме» проблема решена с помощью климатической установки и автономного подогревателя.

Независимая подвеска на поперечных рычагах с гидравлическими амортизаторами и винтовыми пру-

жинами, в отличие от «Трекола» и «Умки» с уазовскими мостами, – более легкая и комфортная. Передний и задний мосты с гипоидной главной передачей от ВАЗ-2121. Привод колес – через бортовые редукторы валами с шарнирами равных угловых скоростей. Рабочая тормозная система – гидравлическая, двухконтурная с вакуумным усилителем; стояночная, также с гидроприводом, действует на задние колеса. Тормозные механизмы – дисковые, с подвижными суппортами и автоматической регулировкой зазоров. Рулевое управление с гидроусилителем позаимствовано у ГАЗ-2715 «Соболь».

Донором силового агрегата послужил серийный ВАЗ-21083: от него взяты коробка передач и двигатель, включая системы питания, зажигания и выпуска. Агрегат размещен в базе между передней и задней осью, поэтому распределение нагрузки по осям оптимальное. Водителю, сидящему впереди по центру, обеспечен равноценный обзор вправо и влево, что для внедорожника вполне логично и удобно. Между пассажирскими сиденьями, расположенными вдоль левого и правого бортов, – невысокая крышка моторного отсека. Открыв ее, можно добраться до двигателя, не выходя из кабины. Это немаловажно при эксплуатации в северных регионах.

«Альткам» движется по открытой воде с помощью водомета, приводимого в действие от двигателя через коробку отбора мощности. По желанию заказчика могут быть применены и другие варианты движителя: регулируемая по высоте дейдвудная труба с гребным винтом либо подвесной лодочный мотор.

Максимальное применение серийных деталей, узлов и агрегатов (за исключением бортовых редукторов и коробки отбора мощности) удешевляет конструкцию и обеспечивает высокую ремонтопригодность.

Еще одно принципиальное отличие «Альткама-2992» от остальных снегоболотоходов в том, что он будет сертифицирован как вседорожный автомобиль. Значит, управлять им смогут водители с обычными удостоверениями и регистрироваться он будет в ГИБДД. Тогда как «Трекол», «Марш» и «Лопасня» допущены к эксплуатации только вне дорог, регистрируют их орга-





ны Гостехнадзора, а водители должны иметь «права» тракториста.

По проселочной дороге угнаться за «Альткамом» на обычном легковом автомобиле непросто. Большие колеса легко глотают мелкие и средние неровности, наводя на мысль, что подвеска, в общем-то, не нужна. Она вступает в работу лишь на пересеченной местности, вызывая чрезмерную раскачку кузова. Забегая вперед, скажем, что на серийных машинах вместо одинарных пружин будут устанавливать сдвоенные – более жесткие и энергоемкие, снижающие вероятность резонансных колебаний. Ознакомительный тест позволил оценить способность автомобиля преодолевать водные преграды. Средняя скорость передвижения на воде составила 5–7 км/ч. При этом машина уверенно входила в воду и выходила на берег.

Несмотря на некоторые недостатки, свойственные макетному образцу, «Альткам-2992» отвечает целям создателей. Его успех и продвижение на рынке внедорожников будет зависеть от того, насколько успешно фирма реализует намеченную программу, воплощаемую при поддержке Русского национального инвестиционного банка. До конца 2002 года планируется изготовить 20–30 автомобилей, чтобы завершить сертификационные работы и провести полномасштабные доводочные испытания, в 2003 году – довести выпуск до 300 шт., а в 2004-м – до 500. ЗР









Защита водомета и противоподкатный брус.



Задняя часть салона – грузопассажирская.

МОТОРЫ

«БАРНАУЛТРАНСМАШ» ГОТОВИТСЯ ВЫПУСКАТЬ 1,8-ЛИТРОВЫЙ ДИЗЕЛЬ

ТЕКСТ, ФОТО / СЕРГЕЙ МИШИН

ОПЫТНЫЙ ОБРАЗЕЦ

Перед командировкой в Барнаул мне довелось познакомиться с дизельной «четверкой» – ВАЗ-21048, проходящей ресурсные испытания в НТЦ ВАЗа. Этот вариант с атмосферным дизелем ВАЗ-343 – 1,8 л еще не доработан по шуму выпуска (конструкторы «Барнаултрансмаша» уже создали другой, но до Тольятти он пока не «добрался»). Впрочем, оценить основные ездовые качества можно и на этом образце.

В салоне, кроме меня и вазовского испытателя, «сидят» три наливных манекена, имитирующих полную нагрузку. Главная передача у этой «четверки» – самая «длинная» из тех, что есть у «классики», с передаточным отношением 3,9. Такое изменение логично – ведь мощностные показатели мотора возросли. Кстати, в связи с увеличением рабочего объема дизеля установили аккумулятор повышенной емкости – 65 А·ч и более мощный генератор. Его позаимствовали у впрысковой «Нивы» ВАЗ-21214.

Поехали! Очень короткие первая и вторая передачи. Чуть медленнее «перебираю» третью, четвертую и выхожу на пятую. Уже с 50 км/ч (на тахометре при этом полторы тысячи оборотов) на ней едем вполне уверенно и даже немного ускоряемся. Приноровившись к характеристикам дизеля, можно легко оставлять позади бензиновых родственников.

Выбираемся на шоссе. Машина уверенно держит заданную скорость, практически не реагируя на рельеф местности. В иной подъем «зажигалка» (с бензиновым двигателем) не то что четвертой – третьей передачи запросила бы. А дизелю хоть бы что, идет на пятой.

Теперь о шуме. Пока обороты мотора не перевалили за 2500, его уровень в салоне вполне привычный. При этом на IV передаче скорость 70 км/ч, на V – около 80. Лишь на рычаге коробки передач ощущается легкий «дизельный зуд». На трех тысячах (около 100 км/ч) шумно, но терпимо. Еще через 500 об/мин (чуть больше 110) наступает предел, выше которого салон наполняется гулом. Понятно, что с таким шумом надо бороться.

Трансмиссия, рассчитанная на резвые бензиновые двигатели, для низкооборотного дизеля «коротка». Похоже,



Дизель – тонкий агрегат: требует точного подбора деталей. Каждый поршень взвешивают и промеряют.

С АЛТАЯ


Леонид Новиков: «Наш дизель должен понравиться автомобилистам».

главную пару можно «удлинить» до 3,5 (и для снижения шума будет полезно). Да вот беда – при существующих габаритах редуктора конструкция получается ненадежной. Остается «растягивать» ряд в коробке передач. Сегодня на ВАЗе он только один, ориентированный на бензиновый мотор.

ДИЗЕЛЬ «ТЫСЯЧА ВОСЕМЬСОТ»

О нем и о перспективах изготовления двигателя ВАЗ-343 на «Барнаултрансмаше» рассказал его новый технический директор Леонид Новиков – выходец с ВАЗа, где работал ведущим специалистом по дизельной тематике. Но для начала сделал «упреждающий» маневр – дал опробовать машину с доработанной системой впуска. Совсем другое дело! Теперь, не рискуя оглохнуть, можно безболезненно крутить мотор во всем диапазоне. Конечно, бесшумным он не стал – слышно, что дизель. Но эффект налицо! Осталось прежнее желание «растянуть» трансмиссию.

– Но это уже задача для производителей автомобилей, которые будут устанавливать дизель на свою машину, – говорит Новиков. – А наша – в этом году сертифицировать новый мотор и выпустить пилотную партию 25 штук. В следующем мы планируем сделать уже 500 таких двигателей, а в 2004-м – 2,5 тысячи. Надеемся, с освоением дизеля 1,8 у «Барнаултрансмаша» откроется второе дыхание. Новые моторы в турбоварианте подойдут и на «нивы» любого размера, и на мини-вэн ВАЗ-2120. Наверняка ими заинтересуется и фирма «БРОНТО» – банковским «броневичкам» дизель никак не помешает, и «ВАЗинтерсервис» со своими полурамными пикапами.

А еще планируем поставлять «343-й» мотор сызранской «РосЛаде», думаем о дизелизации ИЖа. Для начала попробуем «полторашку» (ВАЗ-341 – 1,5 л), затем «атмосферник» 1,8, а для полноприводного автомобиля будет в самый раз его турбоверсия.

Но сфера наших интересов не ограничена только автомобилями – на испытаниях дизель-генераторные установки. С полуторалитровым мотором мощность такой установки – 16 кВт, с атмосферным «343-м» – уже 24, а наддувным 3431 – 30 киловатт. Есть и «речная» полуторалитровая модификация для катеров, она уже пользуется хорошим спросом.

Линия сборки дизелей, пока мелкосерийной.

ОТ ПОЛУТОРА ТЫСЯЧ – К ТРИДЦАТИ

Компания СОК, купив завод дизелей, пытается вдохнуть в него новую жизнь. Определена главная линия «Барнаултрансмаша» – повышение качества продукции и снижение себестоимости. Обе задачи взаимосвязаны, а их решение возможно только при переходе от нынешнего, мелкосерийного производства к более высокотехнологичному серийному.

Сегодня потенциал завода – 3,5 тысячи дизелей в год. Но до сих пор, работая только в одну смену, он производит 1,5 тыс. шт. – больше ВАЗу не нужно. Потому и ищут дополнительных партнеров, таких, как «РосЛада» и «Ижмаш-Авто».

Стратегический план по наращиванию производства разбит на три этапа. Первый, на текущий год – довести производственный потенциал до 5 тысяч. Второй, на 2003-й – освоение дизеля 1,8 и увеличение объема производства до 10 тысяч моторов. Третий, на конец 2004-го – выход на 30 тысяч. Жизнь, однако, корректирует планы – не всегда в лучшую сторону.

Решено передать изготовление некоторых деталей специализированным предприятиям. Например, комплекты «поршень–палец–стопорные кольца» будет поставлять костромской завод «Мотордеталь», об изготовлении форсунок ведутся переговоры с АЗПИ (Алтайским заводом прецизионных изделий), алюминиевое литье и РТИ будут свои, барнаульские. Увы, делать топливный насос высокого давления для легкового дизеля в стране пока никто не в состоянии – приходится закупать импортный.



На щитке приборов дизельных «четверок» – сигнализатор свечи накаливания.

Под вопросом пока два момента. Для блока цилиндров 1,8 л нужна новая отливка: ее, как и для 1,5-литрового мотора, будет поставлять весьма загруженное чугунолитейное производство ВАЗа. Вторая сложность касается турбодизеля – не все ладится с освоением производства турбокомпрессоров на Воронежском мехзаводе. Запасной вариант – японский аналог, более дорогой.

ВДОЛЬ И ПОПЕРЕК

Несмотря на то что львиную долю времени занимает решение насущных проблем, трансмашевцы не забывают и о перспективах. Прикидки показали: если перекомпоновать навесное оборудование, дизель 1,8 разместится поперек моторного отсека – а значит, подойдет и для «десяток», и для «Калины».

Объем двигателя можно безболезненно довести до 2,3 л, создать пяти- и даже шестицилиндровый вариант, а в планах – дизель с непосредственным впрыском. Такой, который может соответствовать нормам токсичности Евро IV. ЗР



ПОСЛЕДНИЕ ИЗ МОГИКАН КОЕ-ГДЕ ПО-ПРЕЖНЕМУ ПЕРВЫЕ...

/РЕДКИЕ ВИДЫ

РАЗГАДКА ДОЛГОЛЕТИЯ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ

Мы привыкли считать «Жигули» безнадежно устаревшими, а планы модернизации «классики» вызывают у многих иронию, а то и раздражение. Конечно, отечественные машины, даже «самары» и «десятки», отнюдь не последнее слово автомобилестроения... если сравнивать их с современными европейскими, американскими и японскими моделями.

А ведь в мире немало заводов, в том числе довольно крупных, которые выпускают машины, разработанные двадцать и более лет назад. И автомобили-ветераны, конечно, немного модернизированные, находят стабильный спрос в небогатых, как и Россия, странах!

СТАРЫЕ, СТАРЫЕ ДЖИПЫ

Вседорожники, пожалуй, самое консервативное автомобильное племя. Десятилетиями их потребителей, мужественных аскетичных людей (в погонах и без), интересовали в первую очередь прочность и способность машины ездить там, куда нормальные люди на автомобилях не суются. Ныне в США, Японии и Западной Европе покупатели чаще руководствуются иными критериями.

Наша «Нива», 25-летие конвейерной жизни которой отметили недавно ее поклонники, до сих пор не выглядит безнадежно устаревшей на фоне пожилых, но бодрых «проходимцев». Речь даже не об УАЗах...

Румынский АРО-24 старше «Нивы» на десять лет! За три с половиной десятилетия кузов неоднократно, но не радикально модернизировали – меняли в основном отделку. На часть машин ставят передние дисковые тормоза и дизели: польский «Андория» (в первой жизни – «Перкинс») и «Тойота 2L-T» – оба конструкции начала 80-х, а также бензиновый «Тойота 2RZ-FE». Однако основным двигателем по-прежнему числится карбюраторный 2,5-литровый мощностью 63 кВт/85 л. с.



Вседорожники семейства АРО-24, носящие теперь гордое имя «Кросс-Лендер», не сильно изменились за 35 лет.

Кузов АРО-24 покоится на раме и прочных рессорных подвесках. Не правда ли, очень похоже на УАЗ? Совпадения с ульяновской конструкцией не случайны: большой АРО (выпускают еще и компактную модель под индексом 10), по сути, продолжатель дела... УАЗ-69, который в Румынии производили под маркой АРО-ИМС 57, а затем М-461.

ЕВРОПЕЙСКИЕ КАПРИЗЫ

Даже в богатой, избалованной новинками Западной Европе есть модели из группы «кому за 20». «Мерседес-Бенц Гелендеваген», задуманный в конце 70-х как прочный армейский автомобиль, с годами становится все престижней. С некоторыми изменениями вседорожник пережил несколько поколений других «мерседесов». Обновляя отделку и оснащая автомобиль все более мощными моторами, производители, похоже, не собираются расставаться с ветераном. Ведь повторить такой успех, особенно теперь, когда даже пять конвейерных лет считают солидным возрастом, конечно, нелегко.

Второй европейский долгожитель – простенький «ФИАТ-Панда». В относительно небогатой Италии находятся покупатели, которым невысокая цена в сочетании с экономичными моторами – 39- и 54-сильными – важнее модного дизайна. Небольшим, но стабильным спросом по-прежнему пользуется полноприводная версия «Панды».

РЕЦЕПТ ВТОРОЙ МОЛОДОСТИ

Автомобили категории «секонд-хэнд», которые тысячами везут в Россию и ближнее зарубежье, в Африке и Азии можно купить из первых – заводских – рук. У большинства россиян «Фольксваген-Гольф» первого поколения (конечно, при невысокой цене) наверняка вызвал бы практический интерес. Покупатели смирились бы с тем, что машина дебютировала почти 20 лет назад. Тем более, что южноафриканская версия «Сити Гольф» оснащена нейтрализатором, подушкой безопасности и климатической установкой (как без нее в Африке?).

В Китае ежегодно выпускают более 100 тысяч «фольксвагенов» и «ауди». Покупателям предлагают модели 1981–1984 гг. («Джетту», «Сантану» – седан на базе «Пассата» первого поколения и «Ауди» с «44-м» кузовом) с вполне современными впрысковыми моторами мощностью 64 кВт/87 л.с – 92 кВт/125 л. с. Популярные и в России модели китайцы получают новыми, а не изрядно поношенными.

Еще более близкий родственник ульяновских джипов – китайский «Бэйцзин-BJ 2020». Даже во внешности машины угадывается УАЗ, а нижневальный 2,45-литровый мотор 64 кВт/87 л. с. вообще трудно отличить от «единоутробных» ЗМЗ-402 и УМЗ-4178. Китайский завод выпускает ныне и более современные модели, даже «Джип-Чероки», но основа производства – по-прежнему ветеран советско-китайской дружбы.



Многие поклонники ретро мечтают приобрести легендарный армейский «Виллис». Почти такой же, только новый автомобиль можно купить в Индии. Карбюраторный мотор мощностью 69 кВт/94 л. с., барабанные тормоза, классическая внешность, унаследованная от «Виллиса-Джип-CJ3» 50-х – вот портрет «Махиндры-CJ». Универсал «Армада» отличается лишь осовремененным кузовом. Помимо бензинового ветерана, в гамме моторов – версия на природном газе и 63-сильный дизель «Пежо-XPD4.90». Аналог еще в 70-х устанавливала на «волги» советско-бельгийская фирма «Скалдия-Волга».



Классический американский «Виллис» живет в Индии под псевдонимом «Махиндра-CJ».



Дедушка «Бэйцзин-BJ 2020» хорошо помнит времена китайско-советской дружбы.

ОСТАТКИ ПРЕЖНЕЙ РОСКОШИ

Самый массовый автомобиль Ирана, старейшина конвейерного производства – отпрыск благородных британских кровей. Давно забытый в Европе «Хиллман-Хантер» 1967 года поныне живет под именем «Пайкан». Ежегодно в Иране выпускают около 100 тысяч седанов с рессорной задней подвеской и карбюраторными двигателями «Пежо» из начала 70-х. Простой, прочный и, главное, дешевый автомобиль по популярности сравним с ВАЗ-2106.



Создатели «Хиллмана-Хантер» не могли предполагать, что через 30 лет ежегодно под маркой «Пайкан» будут выпускать до 100 тысяч подобных машин.

Кстати, «жигули», ведущие родословную от ФИАТ-124 1966 года, не сильно отличаются от турецкого «Тофаша-Шахин» (правда, похоже на российское «Шаха»?), в основе которого итальянская модель ФИАТ-131 «Мирафьори», представленная в 1974-м. Правда, в отличие от ВАЗа, помимо версии с карбюраторным мотором мощностью 52 кВт/71 л. с., турецкий завод давно освоил модификацию «Доган» (универсал – «Карталь») с 1,6-литровым впрысковым агрегатом.



«Классика» по-турецки – «Тофаш-Доган» – подновленный ФИАТ-131 «Мирафьори».

В январе 2002-го в Дели показали модернизированный «Хиндустан-Амбассадор» с немного измененным кузовом. Видимо, потомка британского «Морриса-Оксфорд II» 1954 года (в Индии автомобиль выпускают с 1963-го) пока не собираются снимать с производства – «удобную религию придумали индусы»... Автомобили популярны у таксистов и... государственных чиновников. Извозчиков привлекают древние, но экономичные 36-сильный (1,5 л) и 55-сильный (2 л) дизели. А руководители страны с древнейшей культурой, видимо, ценят не подверженный влияниям кокетки-моды дизайн.



Старейшина среди моделей Евразии «Хиндустан-Амбассадор» – прямой потомок британского «Морриса-Оксфорд».

Чиновникам хватает 1,8-литрового 75-сильного впрыскового двигателя «Исудзу», рожденного в конце 60-х. Такой же мотор или 2-литровый дизель ставят на топ-модель «Хиндустан-Контесса» – чуть подновленный «Воксхолл-Виктор» (в Германии – «Опель-Рекорд D») 1972 года.



Предок «Хиндустана-Контесса» – «Воксхолл-Виктор» появился на свет «всего» три десятилетия назад.

ОПЕРАЦИИ НА СЕРДЦЕ

Рекордсмен по возрасту – легендарный «Фольксваген-Жук» до сих пор в строю! Ежегодно пару десятков машин, конструкции которых уже более 60 лет, мексиканский завод поставляет на историческую родину – в Германию. Оппозитный мотор – наследник агрегата, появившегося в 40-х, теперь оснащен системой впрыска и даже нейтрализатором. В Германии машину за 11 950 евро покупают, конечно, гурманы, а в Мексике «жуки», выпускаемые сотнями тысяч, работают даже в такси.



Долгая конвейерная жизнь «Дачии-1310», бывшего «Рено-12», видимо, вскоре все-таки закончится.

Родственники первого «Фольксвагена» – заднемоторные микроавтобусы прописались в Бразилии и ЮАР. В Африке строят модель Т3 с впрысковым пятицилиндровым двигателем «Ауди», а в Южной Америке – пока «Фольксваген-Т2», стартовавший в Германии в 1968-м. В конце года престарелый микроавтобус заменят в Бразилии более современным.

Когда советские покупатели лишь понаслышке знали о преимуществах переднего привода, в Румынии уже собирали «Дачию-1300» по лицензии «Рено». Кстати, «Рено-12» 1969 года рождения в начале 70-х успешно выступал в ралли.

Десятилетиями меняли лишь косметику «дачий». А в 2000-м седаны, универсалы и пикапы получили более современные впрысковые моторы. Но производство все же падает – в 2001-м выпустили менее 42 тысяч машин. Французские корни (как и итальянские истоки «жигулей») ныне не козырь. Поэтому покупатели все чаще выбирают более современные «Дэу-Сиела» (у нас – «Нексия») и «Матиз».

Конечно, 30-50-летние конструкции даже на второй родине постепенно сдают позиции. Но к азиатскому и африканскому опыту производства моделей 80-х, улучшенных более поздними «наслоениями», стоило бы приглядеться повнимательнее. Законодатели автомобильной моды избавились от ставшего ненужным оборудования, а небогатые последователи приобрели добротные, вместительные, проверенные временем модели. С тем, что они во всяком случае не хуже, чем отечественные конструкции 60–80-х годов или симпатичные концепты с туманным будущим, согласится, наверное, большинство российских автомобилистов. Дело за производителями… ЗР



МАН, «ГРУЗОВИК ГОДА- 2001» В МОСКВЕ

XXL – МУЖСКОЙ РАЗМЕР

/ДАЛЬНОБОЙ

ТЕКСТ / НИКОЛАЙ МОРДОВЦЕВ
ФОТО / АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ

В пятый раз, начиная с 1977 года, МАН признан грузовиком года. Наконец-то лауреат, МАН TG-A, появился и в России. TG-A – Trucknology (производное от Truck и Technology) Generation, A – тяжелый класс.

В Россию он прибыл головастиком – в виде шасси. Кузов и прицеп-низкорамник изготовили уже в Великом Новгороде. В комплекте с высокородным немцем отечественные «борта» не выглядят бедными родственниками, а стоят дешевле импортных. И тем не менее 144 тысячи евро за такой автопоезд не всякому по карману.

НА ОДНОЙ ЗАПРАВКЕ – 3000 КМ

Машина может быть оснащена дизелем D2866 или D2876 в исполнении Евро III мощностью 410 и 460 л. с. соответственно. Эти двигатели хорошо известны в России, а потому проблем с их ремонтом и обслуживанием нет. Такая же рядная «шестерка» объемом 12 литров стоит на МАЗ-МАНе (ЗР, 2002, № 5). Турбонаддув, охлаждение наддувочного воздуха, ресурс до 1,5 млн. км и широкое применение электроники у ведущих фирм давно стали нормой.

Электронная система EDC управляет топливным насосом и оптимизирует работу двигателя. Мотор становится мощнее, экономичнее и экологически чище. На EDC возложена еще одна важная для «дальнобойщика» функция – автоматическое поддержание заданной скорости – «Темпомат».

Должное внимание уделено системе питания: фильтры с подогревом, дополнительный водоотделитель. Алюминиевый бак объемом 600 л успешно противостоит коррозии. На заказ могут установить их два или один на 1000 л. Имея запас хода 3000 км, можно, не заправляясь, пересечь Россию с севера на юг на проверенной, домашней солярке, не рискуя нарваться на какой-нибудь АЗС на бодяжное топливо.

ЦАРСТВО ГИДРАВЛИКИ

Сцепление F&S («Фихтель унд Закс») надежное и простое: однодисковое, диаметром 430 мм, с диафрагменной пружиной, электрогидравлическим приводом и пневмоусилителем. Управляется не только традиционной педалью, но, начиная с V передачи, также кнопкой на рычаге КП, что весьма удобно. Бывалые помнят:

Поднять кабину поможет электронасос. У других машин ручной, устанешь качать монтажкой.

подобная система устанавливалась на «запорожцы» ЗАЗ-968МР в 70-х годах. Электроуправляемая вакуумная камера в сочетании с обычным гидроприводом позволяла даже инвалидам легко управлять автомобилем.

Коробка передач ZF («Цанрадфабрик») с делителем и демультипликатором в совокупности дают 16 передач. Между рычагом переключения и коробкой нет жесткой механической связи, а значит, и отверстия под рычаг в полу кабины – обычного источника шума. За четкость и правильность включения отвечает гидросистема Comfort Shift.

К коробке пристыкован гидравлический трансмиссионный тормоз-интардер. Одним движением подрулевого рычажка можно эффективно осадить груженый автопоезд, не перегревая колесные тормоза. Весомое дополнение к ним и моторному тормозу-замедлителю.

Ведущие мосты у МАНа традиционно только собственного изготовления. В России они известны давно и снискали отличную репутацию. По лицензии МАНа мосты с планетарными редукторами делала венгерская фирма РАБА. Именно их ставили на «икарусы», советские ЛАЗы и ЛиАЗы. А после списания автобусов «дальнобои» выменивали эти мосты за ящик водки, и они ходили еще столько же на МАЗах или КамАЗах.

На самосвалы и спецшасси для строительной техники устанавливают мосты с планетарными редукторами, мирясь ради надежности с их более низким КПД. Однако на шоссейных машинах борьба за уменьшение расхода топлива заставила применять одинарные гипоидные передачи.

Блокировка дифференциала с электропневматическим управлением будет полезна на обледенелых подъемах, но с колесной формулой 6х2, обычной для магистральных грузовиков, на российскую грунтовку лучше не выезжать.

В ПОДВЕСКЕ – ВОЗДУХ

Здесь она пневматическая. Передняя компоновочно похожа на стойку «Мак-Ферсон» – пневмобаллон и гидравлический амортизатор объединены. Сзади амортизаторы и пневмобаллоны разнесены и заменить их, если понадобится, несложно даже в дороге. У пневмоподвески МАН TG-A есть еще одно достоинство – изменяемый клиренс. Причем для всех осей вместе или по отдельности. Пределы регулировки – 90 мм вниз или 145 вверх от транспортного положения – позволяют подогнать высоту пола под уровень погрузочной рампы. Естественно, вместо капризных пневматических регуляторов уровня – электроника.

ЭЛЕКТРОНИКА ТОРМОЗИТ БЫСТРЕЕ

Стремясь максимально сократить время срабатывания тормозов и уменьшить путь автопоезда до остановки, конструкторы установили на всех осях грузовика механизмы с вентилируемыми дисками. Распределением сил по осям тягача и прицепа ведает электронноуправляемая система – EBS.

Объединены в единый блок ECAM (электронный блок контроля и управления пневмосистемой) защитные клапаны контуров, регулятор давления, осушитель воздуха с силикагелевым патроном и система диагностики. Два огромных одноцилиндровых компрессора, спаренных в один блок, и ECAM обеспечивают сжатым воздухом не только тормоза, но и пневмоподвеску всего автопоезда.

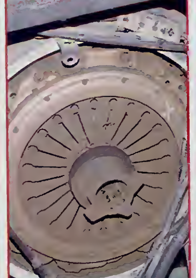
Вместе со ставшими традиционными АБС и ASR «электронные мозги» постоянно контролируют и корректируют действия водителя, что позволяет сократить тормозной путь на 15–25%, а это не мало.



Верхние ступеньки прикрыты дверью – на них не будет ни грязи, ни льда.



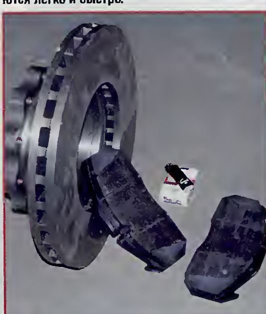
Необычный элемент подвески: пневмобаллон и амортизатор объединены. Как будет работать у нас, надо еще проверить.



Однодисковое сцепление с диафрагменной пружиной ходит более 500 тыс. км.



Альтернатива ручному солидолонагнетателю – централизованная система смазки шасси.



На МАНе все тормоза дисковые – ремонтируются легко и быстро.





MAN TG-A 26.413 FNLLC

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: колесная формула – 6x2; полная масса автопоезда – 44 000 кг; расход топлива – ориентировочно 30 л/100 км. **ДВИГАТЕЛЬ:** МАН D2866LF28, дизельный, шестицилиндровый, с турбонаддувом и интеркулером, Евро III; рабочий объем – 11 967 см^3; мощность – 301 кВт/413 л. с. при 1800–1900 об/мин; максимальный крутящий момент – 1860 Н·м при 900–1300 об/мин. **ТРАНСМИССИЯ:** сцепление – однодисковое диафрагменное; коробка передач – механическая 16-ступенчатая с пневмоусилителем и гидроприводом механизма переключения. **ЗАДНИЙ МОСТ:** гипоидная главная передача с блокировкой дифференциала. Передаточное отношение – 3,36. **ПОДВЕСКА:** зависимая, пневматическая, со стабилизаторами поперечной устойчивости. **ТОРМОЗА:** дисковые, раздельные с электронно-пневматическим приводом, энергоаккумуляторами. **РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ:** с гидроусилителем. **РАЗМЕР ШИН:** 315/70R22,5. **ЦЕНА** (в базовой комплектации) – 144 тыс. евро.

Отсек кабины для отдыха лучше, чем купе в СВ, не хватает лишь услужливой проводницы.

ЛИЦО ГРУЗОВИКА

Ясно – это кабина. Она у TG-A запоминающаяся, сохранившая фамильные черты, а потому узнаваемая. Маркируются кабины на TG-A почти как одежда: L, LX, XL и самые большие – XXL. Обаяние и… функциональность, гармония, поверенная точностью аэродинамических расчетов. Две ниши в бампере нужны не только для обдува радиатора, но и служат ступенями, помогая водителю добраться до щеток стеклоочистителей или протереть стекло. Высокие двери надежно закрывают две верхние ступеньки лестницы. Зимой они не обледенеют, а значит, меньше риск поскользнуться и упасть с полутораметровой высоты.

Приятна забота об экипаже: пневмоподвеска сидений, электропривод зеркал, стекол дверей и люка в крыше, широкий диапазон регулировок руля и сидений, множество вещевых отсеков и другие мелочи в дальней дороге совсем не излишества.

В стандартной комплектации – ковер на полу. Честно говоря, это удивило. Забьется ворс, и никаким моющим пылесосом его потом не вычистить. В России аккуратный водитель, скорее всего, положит под ноги резиновые коврики-корытца.

Холодильник – в каждой машине. Конструкторы спрятали его под нижнюю спальную полку, кстати, довольно широкую – 80 см. Верхняя поскромнее, всего 70 см.

Создать уютный полумрак для ночлега призваны шторы с электроприводом (интересно, сколько они стоят?) и маленький плафон-ночничок. Кондиционер и печка-автономка создадут в «каюте» комфортную температуру. Тоску по дому приглушит хорошая музыка и любимые песни. Водителю и штурману петь самим не обязательно, на то есть CD-чейнджер. А шумов и вибраций от 12-литрового мотора меньше, чем в иной легковушке, – автомобиль соответствует самым жестким европейским нормам и удостоен сертификата «L» – грузовик с низким уровнем шума.

Большое внимание – пассивной безопасности. Специальные элементы кабины при аварийном столкновении смещают ее назад, гася часть энергии удара. По заказу установят и подушки безопасности.



МЕЧТОЙ НАДО ДОРОЖИТЬ

Конечно, это красивый, современный, мощный грузовик. Ездить на нем – мечта любого российского дальнобойщика. И мечтой, видимо, это останется еще долго. Цена в Москве седельного тягача серии TG-A – 95 тыс. евро, МАН-F2000 – 86 тыс. евро. Уж если кто и купит эти машины, то скорее всего тюменские нефтегазовые шейхи или водочные короли. А небольшая фирма-автоперевозчик (учредителями которой выступают сам водитель и его теща), разбогатев, скорее возьмет новую «Сканию-Гриффин» за 60 тыс. евро. Или шести-восьмилетний МАН-F2000, или «Мерседес-Актрос» за 20–30 тысяч.

Накладна иномарка и в ремонте. Нет таких машин, которые в России не ломаются. Но устранить неисправность в тормозной системе, напичканной электроникой, сможет только автослесарь с мозгами хакера. А запчасти к МАНу в среднем в два раза дороже, чем к «Актросу». И это в Москве, а когда и за какие деньги их привезут, скажем, на Урал – неизвестно… ЗР

СЛОВО ИМЕЕТ ЗАЩИТА /КОНСТРУКТОР

ПРЕДСТАВЛЯЕМ НА ВАШ СУД СИСТЕМУ ПАССИВНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

ТЕКСТ / МАКСИМ САЧКОВ, АНТОН ЧУЙКИН
РИСУНКИ / КОНСТАНТИН ГАРМАТЮК

Безопасность, к сожалению, не является приоритетом для российского автолюбителя при выборе машины. Другое дело скорость, экономичность, вместимость, особенно – цена. И все же не будем экономить, «разрабатывая» комплекс безопасности нашего «лучшего автомобиля для среднего россиянина 2005–2010 гг.». В противном случае, простите за грубый аргумент, на машинах следующего поколения ездить будет некому…

Собственно, именно устройства, обеспечивающие безопасность, лучше всего показывают разницу между понятиями «современный» и «российский». Дело не только в том, что на наших машинах нет АБС или подушек (даже как опции!). Мы просто оказались не готовы к такой заботе: даже покупая иномарку, зачастую предпочитаем отказаться от «лишней обузы».

Это столь же легко объяснимо (многие и ремни безопасности считают удавками), сколь и неправильно. Все-таки самые бесспорные – статистические – аргументы неумолимо свидетельствуют в пользу ремней (снижают риск серьезных травм более чем наполовину), подушек (еще до 20%), боковых «занавесок». А потому нашу машину даже в базовой версии мы снабдим необходимым набором защитных средств.

НАДУВНОЙ АРСЕНАЛ

Чтобы не изобретать велосипед, посмотрим на аналоги. Все современные иномарки, успешно прошедшие крэш-тесты EuroNCAP, оснащены «эйрбэгами». Наши одноклассники (класс B или «супермини») не исключение: «Ауди-А2», «Мини», «Пежо-206», «Рено-Клио», «Фольксваген-Поло», «Шкода-Фабия» (!) получили четыре звездочки из пяти возможных благодаря, в том числе, надувным подушкам (ЗР, 2002, № 1, 7).

Спасать водителя и переднего пассажира от перегрузок при фронтальном ударе поручим мешкам, спрятанным в ступице руля и панели приборов. В спинках передних сидений разместим надувные емкости, которые защитят грудную клетку седоков, если удар пришелся в бок. Поучим подушки безопасности уму-разуму: пусть надуваются быстро, но поэтапно, в зависимости от силы, направления удара и массы седоков. Да и всегда ли нужно выстреливать всему арсеналу? Такое усложнение системы, разумеется, скажется на стоимости, но может принести и выгоду. Во-первых, при несильных ударах снижается риск зазря получить со всего маху по лицу. Во-вторых, если попали в аварию в одиночку, не нужно тратиться на замену пассажирского «эйрбэга». А порой для спасения хватит лишь фронтальных подушек.

Итак, в минимальной комплектации установлены четыре подушки. Этого хватит, чтобы оградить двух седоков от серьезных неприятностей. Но безопасности много не бывает: на заказ предлагаем длинные «батоны», надувающиеся вдоль боковых окон на уровне головы передних и задних пассажиров. Последним адресуем новинку – умные надувные ремни «Смарт белт». Пока подобные устройства опробованы в авиации, но через несколько лет они, вероятно, спустятся с небес на землю.

Напоминаем: подушки эффективно работают только вместе с ремнями безопасности!

ПРИСТЕГНИТЕСЬ, ПОЖАЛУЙСТА!

Казалось бы, ну что «проектировать» ремни? Взять готовые от «Жигулей», и вся недолга! Однако, мало меняясь с виду, ремни в последнее время серьезно совершенствовались. Мы, разумеется, выберем самые современные. Случится авария – пиропатрон затянет на водителе пояс, фиксируя его на сиденье; при достижении значительных перегрузок сработает ограничитель усилия, отпуская во-



В базовой комплектации – фронтальные и боковые подушки для водителя и переднего пассажира, трехточечные ремни с преднатяжителями и ограничителями усилий.








К разработанным ранее системам и агрегатам добавились средства безопасности. В следующий раз организуем рекламную кампанию нашего автомобиля.



За дополнительную плату задних пассажиров будут удерживать надувные ремни «Смарт белт», изготовленные фирмой «Гудрич» (BF Goodrich).

дителя в объятия раскрывшейся подушки. Кстати говоря, преднатяжители и ограничители также стали хорошим тоном среди новинок класса «суперминни», перечисленных выше.

Обязательно предусмотрим регулировку верхней точки ремней по высоте: лента не только не натрет шею (хотя и это важно), но и не травмирует при ДТП.

Оглядим салон: ничего не забыли? Ах да, позаботимся о самых маленьких пассажирах: включим в список дополнительного оборудования замки «Изофикс» для надежного крепления детского сиденья непосредственно к кузову.

ЖЕЛЕЗНЫЕ АРГУМЕНТЫ

Разумеется, пассивная безопасность обеспечивается в первую очередь конструкцией кузова. Зоны деформации, жизненное пространство, брусья в дверях – опустим эти важные, но уже не раз описанные подробности. На повестке дня – безопасность пешеходов. Увы, ситуация здесь, прямо скажем, нерадостная: не так давно в методику EuroNCAP включили новые тесты, которые показали, что «большая и лучшая часть человечества» в опасности! Одна-две звездочки из четырех возможных – вот все, на что способны современные машины B-класса. Попробуем их обогнать!

Сделаем спасительный зазор между деталями мотора и закрытым капотом, благо, выбранная компоновка (привет оппонентам!) позволяет переместить крышку мотоотсека повыше. Передок машины по возможности сгладим, чтобы при коллизии снизить риск травм: никаких «кенгурятников», «дворников» на фарах и выступающих эмблем! По кромке бампера пустим широкую резиновую полосу: хоть немного сгладит удар.

Увы, капот короток, так что вероятность удариться головой в лобовое стекло, особенно на больших скоростях, все равно остается. Меры, чтобы предотвратить опасный удар, существуют… но сегодня они скорее из области экзотики (ЗР, 2002, № 2). Поэтому пока поставим точку.

Ваша честь, господин потребитель! Аргументы защиты – «разработанные» устройства пассивной безопасности. Впереди еще много работы, однако предлагаем отвлечься от технических подробностей: пора «пощупать» и подготовить рынок. Через месяц поговорим о технологии маркетинга и рекламы… и убедим вас, что этот автомобиль – действительно самый лучший! ЗР

Подушка, «выстреливающая» из ремня, пока только проходит испытания. Попадет ли она на серийные автомобили, выяснится позже.







/ПРОФЕССИЯ

БУДЬТЕ ЗДОРОВЫ!

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ, АНТОН ЧУЙКИН

ФОТО / ГЕОРГИЙ САДКОВ И ФИРМЫ-ПРОИЗВОДИТЕЛИ

Первые санитарные автомобили появились на рубеже XIX-XX вв. Уже тогда медицинские машины можно было разделить на две группы. Одну составили фургоны, в которых перевозили больных: по современной терминологии – «скорая помощь». На электромобиле «Коламбия» осенью 1901-го в больницу доставили раненого президента США Уильяма Мак-Кинли. Во второй категории – обычные легковые машины, используемые докторами на вызовах, по назначению близки к современным «неотложкам». Их век принято отсчитывать от двухместного «Опеля-4/8 PS Докторваген» 1908 года – недорогого и крепкого транспорта, полюбившегося сельским врачам.

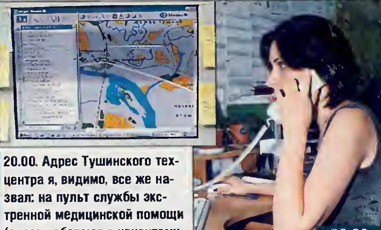
В принципе, «неотложкой» может стать любой автомобиль. Ведь основная задача машины – привезти врача к больному, которому не требуется госпитализация. У нас относительно недавно эту роль играли даже обычные «москвичи». Впрочем, машины, где на всякий случай есть носилки, все-таки предпочтительней. Поэтому когда-то для медиков переоборудовали длинные представительские модели, например ЗИМ и даже лимузин ЗИС-110; теперь используют универсалы.

«Минерва-КК» 1914 года.



ПОД СИРЕНОЙ ПОЛЕТАЕМ

Круги перед глазами, шум в голове... Как вызывал «скорую», не помню...



20.00. Адрес Тушинского техцентра я, видимо, все же назвал: на пульт службы экстренной медицинской помощи (здесь работают с клиентами страховых компаний) поступил вызов. Оператор из шести бригад выбирает ближайшую свободную и связывается с ними по сотовому телефону. Максимум через полчаса доктор должен быть у больного.



20.09. За воротами прошуршали шины, хлопнули дверцы, и в боксе «За рулем» впервые прозвучало: «Скорую вызывали?». Из профессионального интереса отмечаю: бригада прибыла на «Фольксвагене-Транспортер».



20.10. «На что жалуетесь?» Пока я собирался с мыслями и с трудом облекал их в слова, доктор померил давление, внимательно посмотрел в глаза и скомандовал: «Носилки!». Видимо, я оказался вполне транспортабелен... и то хорошо.



20.13. Перебираюсь на носилки. Глупое ощущение: с каждой минутой самочувствие улучшается; что дальше-то будет? А дальше – меня пристегнули ремнями, очень похожими на обычные автомобильные, и покатили к выходу. С облегчением услышал напутствие: «Головой вперед!».



И СМОТРИТЕ НА КАРЕТЫ СКОРОЙ ПОМОЩИ... СО СТОРОНЫ

Наращивая их длину и высоту, делают «скорую помощь» – машину, в которой врач может работать в пути. Такие автомобили и сегодня в небольших количествах строят даже на базе дорогих «мерседесов». Однако удобней, конечно, микроавтобус.

Стандартный набор линейной (то бишь многофункциональной) машины – носилки, легко превращающиеся в тележку, кресло-каталка, приспособления для фиксации переломов, «кислород», дефибриллятор, кардиограф. Помимо этого, на борту – большой запас медикаментов, одноразовое (увы, не везде) белье. Собственно, городские службы до сих пор не могут похвастать богатым оборудованием... зато благодаря страховой медицине, не всем, правда, доступной, появились прямо-таки западные «амбулансы».

Автомобили для специальных бригад – педиатрических, реанимационных, травматологических отличаются от «линеек» оборудованием. Внутренняя высота реанимобилей, как правило, не менее 1800 мм (впрочем, сейчас большинство линейных «скорых» такие же). Носилки двигаются по салону, чтобы врач мог, как в операционной, подойти к пациенту с любой стороны.

У британской «неотложки» MG-ZT-T с 2,5-литровым мотором поистине спортивная прыть. Максимальная скорость – свыше 220 км/ч.





20.14. Тем же порядком грузимся в карету скорой помощи. Носилки «убирают шасси» и легко въезжают в салон, точнее, мобильную больничную палату.



20.16. Тут явно больше возможностей для врачевания. Из кислородной маски с тихим шипением пошла свежая струя. С «антресолей» появляется капельница, которую закрепляют на специальном кронштейне. «Бардачков» и полочек для мелочей здесь раз в пять больше, чем в легковом автомобиле. Из открытых дверок потянуло аптекой...



20.25. Палата трогается в путь. Немного потряхивает на выбоинах, но в целом вполне комфортное перемещение... и если бы не мысль, что тебя везут на «скорой», совсем похоже на плацкартный вагон. Вот взвыла сирена – мы поворачиваем на Волоколамку. Интересно, столь плавный разгон объясняется деликатностью миссии или слабостью мотора?



20.33. Восемь минут – и мы на Бассейновой улице. Честно говоря, в настоящей большой больнице становится страшновато... как перед визитом к любому врачу.



20.34. В окружении бригады «скорой помощи» волей-неволей вспоминаешь одноименный сериал. Тем более, что катят меня довольно быстро, умудряясь еще и капельницу держать! Все, сдан с рук на руки... и с носилок на носилки.

Кстати, о носилках. Как матрешка, автомобиль скорой помощи начинен еще парой транспортных средств. На первом я уже полежал, а второе – кресло – используют в тесных подъездах и лифтах, если, конечно, позволяет состояние больного. Под коротким «фольксвагеновским» носом – атмосферный 2,4-литровый дизель мощностью 57 кВт/78 л. с. База – 3320 мм, полная масса – 2,7 т. Мотор слабоват, резкого разгона не получится. Господа водители, увидев летящую под сиреной «скорую», уступайте дорогу заранее!



Вернувшись на подстанцию, автомобиль готовится заступить на очередное дежурство. При сдаче смены его моют и, если надо, дезинфицируют. Разумеется, бригада пополняет запас медикаментов, одноразового белья и инструментов; при необходимости меняют блок «кислорода».





Бригада готова к новому выезду. Они бывают самые разные – и из Энгельса пациента возили, и при ДТП свидетелями были, и помощь оказывали (разумеется, ни о какой платной страховой медицине речь не шла – с клятвой Гиппократа здесь строго), и откачивали сердечников... А вот симулянтов до меня не было! Так что «мой» вызов тоже оказался необычным: медики сотрудничали с журналом «За рулем», чтобы рассказать о столь важной профессии автомобиля – карета скорой помощи.





«Мерседес-Бенц-313CDI» с турбодизелем мощностью 95 кВт/ 129 л. с.

Медицинским оборудованием автомобиль начиняют, как правило, специализированные фирмы. Иногда комплектный врачебный модуль просто монтируют на стандартное шасси. Так часто делают американцы, используя рамную конструкцию больших пикапов.

Чтобы обслуживать больных, от машины или шасси требуются прочная и одновременно обеспечивающая плавность хода подвеска (на «санитарки» часто ставят усиленные пружины), маневренность, мощный генератор, подающий электропитание для профессионального оборудования. Кстати, сейчас многие «скорые» оснащены трансформаторами, чтобы запитывать бортовую сеть от 220 В. Большинство современных машин оборудовано кондиционерами.

«Скорой», конечно, необходим двигатель, гарантирующий отменную динамику. Поэтому современные кареты, не экономя, часто оснащают мощными бензиновыми или самыми «продвинутыми» дизельными моторами с турбонаддувом.

Типичная американская «скорая» – медицинский модуль на прочном шасси «Форд-F350».

Реанимобиль ГАЗ-32214 «Газель» комплектуют специальным оборудованием.

Помимо массовых «санитарок», службу несут редкие специфичные автомобили – стоматологические, рентгеновские и прочие кабинеты, даже операционные. В отличие от «скорых», они не предназначены для работы медиков на ходу, поэтому их база – стандартные грузовики или автобусы.

Хорошо, конечно, что в арсенале современных айболитов – богато оборудованные машины... Но лучше на них не ездить: будьте здоровы!

ЗР

Когда-то эта ветлечебница на шасси автобуса «Кароса» действительно была мобильной.



РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ СЕРВИСНУЮ КОМПАНИЮ «ТИМ АССИСТАНС» ЗА ПОМОЩЬ В ПОДГОТОВКЕ МАТЕРИАЛА.

МАТЕРИАЛЫ РУБРИКИ ПОДГОТОВИЛ / АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ

ТИХОЕ ДЕЛО

СКРИП, СТУК, ТРЕСК ДАЮТ РАБОТУ ИСПЫТАТЕЛЯМ

К опытным образцам машин «Ауди» прислушивается целая бригада, название которой можно перевести как «скрип-скрип-команда». А ее капитана зовут просто – «Ухо». Герр Пайтман не обижается, ведь прозвище подчеркивает его тонкий слух. Но не только в нем дело. «На этой работе, кроме отменного слуха, нужно обладать еще завидным терпением. Некоторые звуки проявляются лишь после многочисленных попыток», – говорит он. Пластик иногда начинает «разговаривать» лишь при определенных условиях, например, при низкой или, напротив, высокой температуре. Вот и приходится неделю-две гонять прототип по снежной Скандинавии или знойной Африке, причем испытатель порой совершает этот «круиз»... в багажнике, пытаясь найти источник звука. Или сунув голову буквально под ноги водителя. Ну и, конечно, бесчисленные пробы в условиях завода – на беговых барабанах в климатических камерах и аэродинамических трубах.

Библиотеку шумов помогает создавать безмолвный, но очень чуткий манекен.



Некоторых виновников выявляют относительно быстро: сиденья, двери, уплотнители и крышки «бардачков». Но иногда приходится последовательно разбирать полмашины, чтобы методом исключения найти звучащую деталь. Бывает, просто неудачно подвешенный на жгуте проводов разъем бьется о кузов, а иной раз – накладка стоек кузова с противным скрипом трется об обшивку крыши.

С помощью современной цифровой техники «тихое дело» стало более объективным. Чувствительные микрофоны улавливают все шумы, а компьютер и анализатор спектра переводят их в цифровые образы. Затем создается электронная библиотека возможных шумов, где каждый соотнесен с выявленным источником. И самое

ПЕРЕКРЕСТКИ СУДЕБ

В ГОРОДАХ 60% АВАРИЙ ПРОИСХОДИТ НА ПЕРЕСЕЧЕНИЯХ ДОРОГ

Из них треть ДТП приходится на регулируемые пересечения, половина – на обозначенные знаками приоритета. «Даймлер-Крайслер» планирует сделать улицы безопасными, научив автомобиль видеть все происходящее и оценивать бесстрастными электронными мозгами.

Новый прибор UTA (Urban Traffic Assistant – помощник в городском движении) испытывают уже во второй версии на «Мерседес-Бенце» Е-класса. Основные усилия направлены на быстрое и надежное выделение потенциально опасных пешеходов из общей картины городского хаоса на расстоянии не менее 60 метров. Хотя все это кажется непосвященному просто чудом, новое для внимательного читателя ЗР заключается вовсе не в видеокамерах, расположенных на расстоянии 300 мм друг от друга, а в программе обработки поступающей от них и других датчиков (радаров) информации. Она существенно сложнее той, что заложена в авиационных приборах, потому что в воздухе не бывает так много разнородных неподвижных и движущихся объектов одновременно. Кроме того, соотношение дистанций и скоростей требует очень высокого быстродействия компьютера, и лишь кристаллы последних поколений позволили приблизить к реальности мечту о городском «автопилоте». На идентификацию 80% пешеходов UTA II отводится всего... одна миллисекунда!

UTA, однако, задуман далеко не только для перекрестков. Знакомая ситуация: между припаркованными автомобилями появляется голова ребенка, устремившегося на проезжую часть. Электроника реагирует в этом случае уже через 80 мс, за это время сигнал от глаза водителя едва доходит до мозговых рецепторов.

Ничуть не проще различить порой и дорожные знаки (а UTA и это умеет). Таблички могут прятаться за листвой деревьев, быть частично ободранными или запачканными. В памяти компьютера хранится до 100 тысяч вариантов образов каждого дорожного знака и светофоров, которые должны почти мгновенно сравниваться

Камеры уставились вдаль...

Команда «скрип-скрип» за работой.

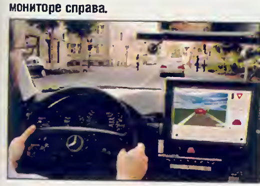
интересное – эти данные предоставляются в распоряжение сервис-центров фирмы. Нам пока трудно представить себе всерьез претензию вроде: «У меня что-то противно поскрипывает в салоне…» А в Германии такая жалоба – обычное дело; более того, основание для компенсации или ремонта. Мастер с микрофоном и магнитофоном записывает звуковое сопровождение тест-драйва, затем компьютер сравнивает получившуюся картину с библиотекой шумов. Несколько минут – и имя «виновника» появляется на мониторе. Остается лишь принять необходимые меры, которые, кстати, тоже подскажет ЭВМ.

с выделенным и оцифрованным видеосигналом. Кстати говоря, даже если цветное стекло светофора разбито, UTA правильно определит сигнал по его расположению. А к середине 2005 года его научат и чтению дорожной разметки.

Еще одно направление исследований, к которому подключились сразу несколько университетов Германии, – это изучение процессов, происходящих в мозгу водителя. Уже есть интересные результаты. Оказалось, например, что если перед тем, как зажгутся стоп-сигналы впереди идущего автомобиля, на 17 мс включить стилизованный под них индикатор на комбинации приборов, то время последующей реакции сократится на 50 мс. Хотя вспышка светодиодов вообще не будет осознана водителем.

Совершенно очевидно, что транслировать предупреждения о пешеходах в кабину автомобиля не имеет большого смысла – все равно потом придется ждать реакции человека. Поэтому в будущем автомобиль должен самостоятельно принимать решения в экстремальной ситуации и проводить их в жизнь, «нажимая» на тормоза или отворачивая в безопасную сторону.

Контролировать успехи и ошибки UTA испытатель может по картинке на большом мониторе справа.



На правах рекламы

РЕКАРДО

Маленькие детали большой безопасности

Продолжаем знакомить читателей с продукцией компании «Рекардо» – одного из ведущих производителей запчастей к отечественным машинам. Сегодня мы обратимся к детали практически самой несложной конструктивно, но в автомобиле присутствующей во многих узлах – тросу.

Существует огромное множество разновидностей автомобильных тросов – акселератора, подсоса, сцепления. ручного тормоза – перечислять можно было бы долго.

Остановимся коротко на том, что представляет собой автомобильный трос.

Трос – это металлическая жила, передающая усилия, и оболочка, выполняющая защитную и направляющую функции. А в тросах привода ручного тормоза и сцепления оболочка ещё и воспринимает усилие сжатия. В конструкцию входят также наконечники и крепежные детали.

Срок службы тросов на автомашине в наших условиях колеблется в пределах 3 - 4 лет. Дальше неизбежна коррозия, перетирание, заедание, возможен и усталостный разрыв, и, не дай Бог, тросом ручника, расположенным под кузовом, зацепиться за что-либо на отечественном бездорожье... Обрыв практически неизбежен.

Поэтому за состоянием тросов хороший автомобилист привык следить, периодически смазывать и вовремя заменять на новые. Высокий спрос на данную продукцию и относительная простота конструкции породили множество производителей, которые быстро справились с проблемой дефицита этих запасных частей. Но многие из них, к сожалению, идут на различные ухищрения для того, чтобы удешевить производство. Желание обогнать конкурента только за счет более низкой цены часто просто приводит к серьезному снижению качества. а это во многих случаях – и к дополнительным проблемам для автовладельцев. Изделия при установке на автомашину приходится дорабатывать. Деталь не выдерживает установленных сроков службы.

К примеру, вы купили новый трос ручного тормоза, установили на машину, пролежав под ней около часа, а при попытке проверить свою работу вдруг обнаруживаете, что трос похож на резину: тянется канат, оболочка сжимается, а машина не затормаживается. Ещё хуже, если трос будет проявлять «резиновые» свойства с течением времени. Последствия того, что ваш автомобиль неожиданно для вас, в самый неподходящий, как это обычно и бывает в жизни, момент покатится под уклон, можете дорисовать сами.

Каким же должен быть трос ручного тормоза, чтобы он надежно выполнял свою функцию?

- Во-первых, металлические канаты. используемые для тросов ручного тормоза, не должны тянуться.
- Во-вторых, комплектующие тросов, в том числе и наконечники. должны изготавливаться из специальных сталей, чтобы после опрессовки с канатом сталь держала усилие вырывания троса.

Фирма «Рекардо» уже в течение десяти лет выпускает и поставляет в запасные части тросы ручного тормоза для всех автомобилей Волжского автомобильного завода в полном соответствии с техническими условиями ВАЗа. Около года назад на «Рекардо» был разработан и начат выпуск тросов ручного тормоза усовершенствованной конструкции. Жилы тросов покрываются композитным полимерным антифрикционным материалом на основе сополимера этилена с тетравторэтиленом «ПОО-4». Помимо снижения трения в паре жила – оболочка, обеспечивается защита жилы от коррозии. Срок службы изделия с полимерным покрытием жилы возрастает многократно.

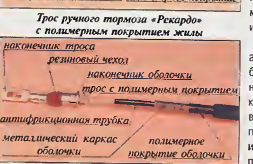
Готовые тросы производства компании «Рекардо» обязательно проверяются на разрыв и сжатие.

Помимо тросов привода ручного тормоза, в производственной программе Рекардо» также тросы приводов сцепления, акселератора, воздушных заслонок карбюратора, замков капота и многие другие для отечественной автомобильной и прочей техники.

Трос ручного тормоза «Рекардо» стандартный

наконечник троса
резиновый чехол
наконечник оболочки
антифрикционная трубка
металлический трос
двойной металлический каркас оболочки
полимерное покрытие

Трос ручного тормоза «Рекардо» с полимерным покрытием жилы



Установив на свой автомобиль изделия «Рекардо» с полимерным покрытием жилы, вы позабудете о тугих тросах, о периодической смазке и даже о регулярной замене тросов. И несмотря на то, что трос с залитым канатом обойдется вам чуть дороже, разница в цене полностью нивелируется многократно возросшим качеством и надежностью.

Согласитесь. сохранность вашего автомобиля, а тем более ваша безопасность и спокойствие стоят намного дороже, чем те 10%, которые и составляют разницу в цене между эксклюзивной продукцией компании «Рекардо» и дешевыми изделиями полукустарного качества.

ООО «РЕКАРДО» отдел сбыта (84235) 6-12-01, 3-26-73, rekardo@vinf.ru
Торговое представительство в Москве:
ООО «ДОЖДЬ» (095) 311-87-90, 311-87-86, rain@rain-auto.ru
www.rekardo.rain-auto.ru

НЕ ПРОМОРГАЙ УСТАЛОСТЬ!

СПАТЬ ЗА РУЛЕМ – ПОСЛЕДНЕЕ ДЕЛО

Специалисты БМВ решили помешать водителям чересчур расслабляться. Комфорт – это, конечно, хорошо, но плавное покачивание в тихом уютном салоне может спровоцировать так называемый «секундный сон», или апноэ. Часто ли такое бывает? Статистика германского объединения страховщиков утверждает, что до 24% катастроф со смертельным исходом правомерно отнести на счет подобной сонливости.



Ноутбук справа позволяет испытателям корректировать программу, добиваясь оптимального результата.

Группа ученых Вюрцбургского университета вместе с конструкторами баварской фирмы попыталась создать прибор, оценивающий степень усталости водителя по движениям его век. Как только система сочтет, что опасность засыпания близка, она немедленно даст сигнал: отдыхать! Конечно, следовать ему или нет, решает человек, но немцы – народ дисциплинированный, к тому же высоко ценящий собственную благополучную жизнь, поэтому можно рассчитывать на достаточно высокую эффективность таких предупреждений.

Прибор проходит испытания в рамках проекта «Коннектед Драйв», где водитель получает разнообразную информацию о состоянии автомобиля, дороги, пробках… Теперь вот – и о своем самочувствии.

Итак, едва вы заняли место за рулем и завели двигатель, специальная миниатюрная видеокамера сфокусируется на ваших глазах. Это, между прочим, не так просто – приходится применять программу распознавания образов, чтобы ловить взгляд водителя при любых его телодвижениях. А дальше – система оценивает частоту морганий и ширину открытия век, сравнивая их с заложенными в память данными. Оказывается, когда человек бодр, он моргает не так часто, зато очень быстро. По мере накопления усталости движения век становятся все более частыми и медленными. Состояние водителя оценивается по четырехбалльной шкале и индицируется светодиодами на панели приборов. Их показания меняются от двух зеленых огоньков до двух красных, так что процесс накопления усталости нагляден. Вполне возможно, что, включив усиленную вентиляцию или выпив стаканчик тоника, удастся вернуться в «зеленую зону», не подвергая риску себя и окружающих. Ну, а если уже зажглись красные огни – пора на стоянку, адрес которой услужливо подскажет «Коннектед Драйв».



В стадии эксперимента видеокамера еще не спрятана под обшивкой «торпедо».

В ТВЕРДОМ ТЕЛЕ – «ЗЕЛЕНЫЙ» ДУХ

МЕЧТА ЭКОЛОГОВ – ЧИСТЫЙ ИСТОЧНИК ЭНЕРГИИ – СТАНОВИТСЯ ЯВЬЮ

Топливные элементы уже давно считают одним из перспективных источников энергии для транспортных средств и других потребителей. Более того, налажен серийный выпуск устройств, позволяющих автономно снабжать электричеством загородную усадьбу. Это неудивительно – для домашнего хозяйства вполне достаточно мощности в несколько киловатт. К тому же не лимитированы размеры установки, она работает в стационарных условиях, не подвергаясь атмосферным и механическим воздействиям. Ученые, однако, стараются максимально повысить КПД топливных элементов, одновременно уменьшив их массу, габариты и рабочую температуру. Специалистам исследовательского центра в Юлихе (Германия) удалось снять с батареи, составленной всего из 40 плоских элементов размером 20x20 см каждый, мощность 9,2 кВт при питании водородом. Рабочая температура составила 850°С, что позволяет использовать достаточно дешевые конструкционные материалы.

ТВЕРДОТЕЛЬНЫЙ ТОПЛИВНЫЙ ЭЛЕМЕНТ

Постоянный ток
Кислород воздуха
Водяной пар
Водород
Катод
Анод
Мембрана с электролитом

В новинке, относящейся к разряду SOFC (Solid Oxide Fuel Cell – топливный элемент на твердых оксидах), как следует из названия, нет жидкого электролита. Батарея может работать не только на водороде, но и на метане, правда, в этом режиме мощность не превышает 5,5 кВт. Этого достаточно для энергоснабжения домашнего хозяйства или… небольшого квадрицикла. Главное – для метана или природного газа уже есть коммерческая распределительная сеть и заправить баллон не составит труда.

По сравнению с результатами прошлого года прирост мощности – более 100%, а следующая цель – 20-киловаттная батарея столь же скромных размеров: вполне серьезная заявка хотя бы для малолитражки.

ЛЯМБДА-ЗОНД «ШИРОКОГО ПРОФИЛЯ»

ДАТЧИК КИСЛОРОДА НА ДИЗЕЛЕ

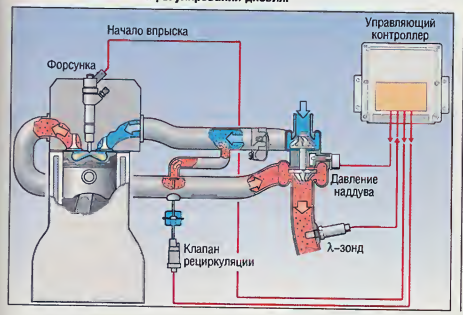
Лямбда-зонд, или, иначе, датчик кислорода, давно стал лучшим другом окружающей среды, помогая поддерживать состав горючей смеси в цилиндрах бензинового ДВС близким к стехиометрическому (1 часть топлива на 14,7 части воздуха). В этом случае нейтрализатор позволяет максимально эффективно обезвредить выхлопные газы.

С дизельным двигателем дело сложнее. Датчик, подобный обычному и работающий в очень узком диапазоне, тут не подходит: чтобы правильно управлять рабочим процессом, контроллеру нужна информация о том, насколько именно состав смеси отклонился от нормы. И вот «Бош» разработал новый широкодиапазонный зонд, позволяющий количественно измерить содержание кислорода в выхлопе. Именно то, чего не хватало двигателистам, чтобы замкнуть кольцо обратной связи в дизеле и активно управлять его работой.

Получив информацию от нового датчика, контроллер выдает команды, управляющие работой форсунок, турбины наддува и клапаном рециркуляции выхлопных газов. Результат – меньший расход топлива, более чистый выхлоп, в том числе и по выбросу частиц сажи. Более того, система отслеживает состояние накопительного нейтрализатора окислов азота и даст команду на его периодическую регенерацию, которая происходит незаметно для водителя и в оптимальном для окружающей среды режиме.

Дизелизация легковых автомобилей в Европе идет нынче полным ходом, даже для некоторых спортивных моделей предлагаются дизельные двигатели, поэтому начало массового внедрения новинки ожидается уже в этом году. К сожалению, пока ничего не сообщается о «сопротивляемости» нового зонда скверному дизтопливу (его предшественник, как вы знаете, «умирает» от этилированного бензина). Вопрос этот далеко не праздный, учитывая традиционно высокую стоимость датчика кислорода.

Так замыкается система регулирования дизеля.



ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО ПИКАП

«ФОРД» И «ТОНКА» – ДО ШЕСТНАДЦАТИ И СТАРШЕ

/КОНЦЕПТ-КАР

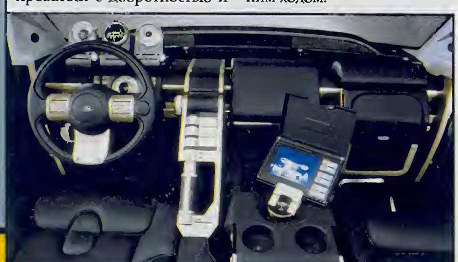
РУБРИКУ ВЕДЕТ / СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ

Огромный, слепящий ярко-желтым колером и сияющий хромом пикап адресован в первую очередь тем, кто в детстве всем игрушкам предпочитал грузовики. Несколько поколений американских мальчишек катали тягачи и самосвалы марки «Тонка». Именно поэтому «Форд» создал новый пикап в содружестве с известным с 1947 года производителем игрушек. Даже цвет концепта не случаен: желтый – фирменный колер «Тонки».

«Форд-Майти F-350 Тонка» («майти» – мощный, могущественный, а «тонка» на языке индейцев сиу – великий) несомненно понравится тем, кому дороги вечные ценности истинно американских «траков». Гигантская решетка радиатора, щедрый размах крыльев, подчеркивающих нешуточные 22-дюймовые колеса, хромированные «рельсы» бамперов, а между ними – шесть с лишним метров дорогих механизмов и отделочных материалов.

Внутреннее убранство под стать внешности. Кожа, полированный алюминий и нержавеющая сталь, по мысли дизайнеров, должны ассоциироваться с добротностью и прочностью тяжеловеса. Кстати, неубиваемость игрушечных грузовиков – конек фирмы «Тонка».

Конечно, «Форд» начинен всем, без чего грузовик, тем более американский, немыслим – пневматическая подвеска, благодаря которой автомобиль приседает на 127 мм для посадки и погрузки, подрессоренное, как на магистральных тягачах, водительское сиденье, мудрая навигационная система, видеокамеры, помогающие держать полосу движения и ехать задним ходом.



Все это богатство тянет шестилитровый дизель V8 мощностью 257 кВт/350 л. с., сблокированный с пятиступенчатой автоматической коробкой передач. Так и представляешь себе мощный поток топлива, необходимый для прокорма «зверя». Но конструкторы уделили экономичности грузовика особое внимание.

В машине нет ни одной традиционной лампочки, светодиоды сокращают расход электроэнергии и горючего. Непосредственным впрыском и турбонаддувом управляет электроника. Но главное – в полноприводной трансмиссии работает «гидравлический помощник пуска» (Hydraulic Launch Assist).

Когда водитель тормозит, насос перекачивает жидкость, смешанную с газообразным азотом, из одного баллона в другой – аккумулятор высокого давления. При разгоне насос, работающий теперь как мотор, раскручиваемый давлением 340 атм, через собственное сцепление подключается к трансмиссии. Так что первые 10–15 с после старта дизель может «бездельничать» на холостых оборотах, что дает 30-процентную экономию топлива. Если водитель сразу вдавливает педаль подачи топлива в пол, «гидравлический помощник» работает вместе с дизелем, попутно компенсируя естественное запаздывание турбины.

Конечно, по-настоящему оценить экономичность удастся, только когда «Форд-Майти F-350 Тонка» станет серийным. Наверное, это произойдет довольно скоро – по крайней мере, гораздо раньше, чем нынешние дети сменят высокотехнологичные электронные игрушки «Тонка» на настоящие американские грузовики.

FORD-MIGHTY F-350 TONKA, представлен на NAIAS в Детройте в январе 2002 г.

ТЕКСТ / АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ
ФОТО / «АУДИ»

Вот-вот начнутся продажи новой «Ауди-А8». В ожидании реакции покупателей поеживаются маркетологи БМВ и «Мерседеса». Да и родственный «Фольксваген-Фаэтон» может недосчитаться части «электората».

Что же предлагают автостроители из Ингольштадта на сей раз? Новая А8 на первый взгляд не слишком отличается от предшественницы. Но ее силуэт выглядит более грациозным и в то же время мощным. Не в последнюю очередь такой эффект создают короткие свесы и гладкая, четко очерченная задняя часть. Налицо развитие хорошо зарекомендовавшего себя фирменного стиля «Ауди» – дорогого, но несколько обыденного внешне автомобиля.

Чтобы не томить читателя, сразу разделаемся с обеими «восьмерками»:



При всем обилии электронных устройств они управляются лишь несколькими ручками.

ТРИ ВОСЬМЕРКИ

/ПРЕМЬЕРА

ПЕРВАЯ КРАСУЕТСЯ НА КРЫШКЕ БАГАЖНИКА «АУДИ-А8», ОСТАЛЬНЫЕ – ПОД КАПОТОМ

поначалу других моторов под капотом не будет. Оба двигателя, будь то объемом 3,7 или 4,2 л, легко разгоняют почти 1800-килограммовый седан до «разрешенных» электроникой 250 км/ч. Настолько легко, что первую трехзначную отметку стрелка спидометра пролетает уже через 7,3 или 6,3 с после старта. При этом крутящий момент передается на все четыре колеса через новую шестиступенчатую автоматическую коробку передач с функцией «Типтроник» (ручное управление кнопками на баранке).

Казалось бы, таких разгонных характеристик более чем достаточно представительскому автомобилю, но в будущем году новой А8 имплантируют 12-цилиндровый монстр «Фаэтона». Полк «восьмерок» пополнится дизелем от... «Порше-Кайенна», а для самых экономных клиентов припасен шестицилиндровый бензиновый мотор от А6.

И все же, если отвлечься от двигателей: перед нами новинка или фейслифтинг? Как заверяют создатели А8, не только алюминиевые навесные панели, но и каркас кузова, также из крылатого металла, разработан заново! Во всяком случае, его жесткость возросла на целых 60%. Чего не скажешь о жесткости подвески. В самом деле, пассажирам «линкора» не пристало пересчитывать все стыки бетонных плит, люки и ухабы. Поэтому в многорычажных алюминиевых подвесках пружины заменили пневмобаллонами.

AUDI A8

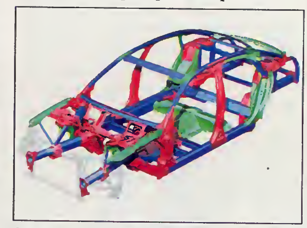
	3,7 quattro	4,2 quattro
Число мест	5	5
Снаряженная масса, кг	1770	1780
Размеры (д х ш х в), мм	5051х1894х1444	
Максимальная скорость, км/ч	250	
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,3	6,3
Рабочий объем, см³	3697	4172
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	206/280 6000	246/335 6500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	360 3750	430 3500
Расход топлива, (шоссе/город) л/100 км	8,8/17,3	8,8/17,6





Подвеска отслеживает каждую выбоину и непрерывно подстраивает характеристики упругости и демпфирования. Водитель, конечно, может выбирать между тремя основными режимами – спортивным, комфортным и очень комфортным и даже регулировать дорожный просвет, но... последнее слово остается за электроникой. На плохой дороге А8 «присесть» просто откажется, на скорости за «сотню», напротив, не «встанет на цыпочки». Да и характеристики амортизаторов будут автоматически подстроены под среднее количество выбоин на километр пути, что бы вы там ни выбирали.

Такую жизнь, которая позволяет выкладывать за автомобиль не менее 60 тыс. евро, принято особенно ценить и беречь. Потому – все внимание безопасности. Во-первых, активные системы помогут предотвратить худшее. Вылететь с дороги или не остановиться вовремя, имея в своем распоряжении точное рулевое управление с переменным (в зависимости от скорости) передаточным отношением, тормоза с АБС, «брейк-эссистом», устройствами для распределения усилий между колесами и для стабилизации траектории, фарами, светящими в повороте «за угол» – это еще надо суметь! Как и набить шишку в случае аварии, будучи со всех сторон обложенным надувными подушками. Но, может быть, задумавшись, удастся догнать медлительный автомобиль впереди или стать мишенью для идущего следом? Первого не допустит адаптивный круиз-контроль с радаром, от травматических последствий второй неприятности избавят активные подголовники.



Алюминиевый каркас нового кузова стал жестче.

Даже нечаянно скатиться вниз при троганье в гору не получится – на то электромеханический стояночный тормоз. Он отпустит колеса не раньше, чем тяга на них достигнет необходимой величины.

И что же остается человеку? Да просто ехать и получать удовольствие. Для этого, собственно, и задумана А8, для этого в ней еще множество электронных штучек. Например, MMI – Multi Media Interface, объединяющий в единую систему аудио- и видеотехнику, телефон и навигатор, Интернет и сервис-меню. Последнее готово подсказать, когда пора менять масло или тормозную жидкость и где это сделать поближе. Но в любом случае – чаще чем раз в 30 000 км или два года на сервисе вас не ждут. Ну разве шину проколете и тревожно заморгает табло утечки воздуха... ЗР

/РЕСУРС

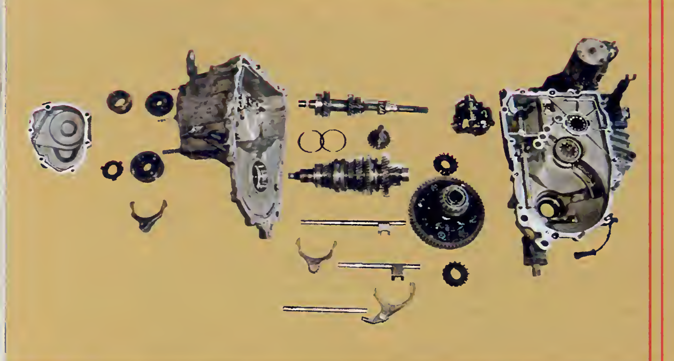
ТРЯХНЕМ СТАРИНОЙ

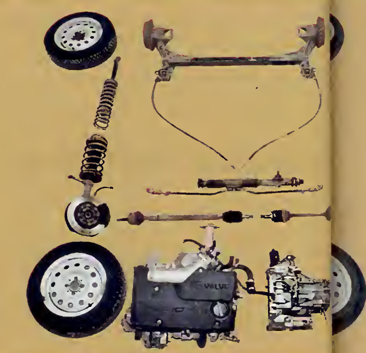
ВАЗ-21103 ПОСЛЕ 125 000 КМ

ТЕКСТ / ЮРИЙ НЕЧЕТОВ
ФОТО / СЕРГЕЙ МИШИН

Три с половиной года прожила в редакции «десятка» с шестнадцатиклапанным двигателем, преодолев 125 тыс. км. Нельзя сказать, что километры эти были легкими: здесь и толчея столичных пробок, и соленые зимы, и дальние пробеги. А еще испытания шин, тормозов, амортизаторов и другого оборудования – мирный частник инфаркт бы получил, глядя на такое насилие над машиной. В общем, досталось «десятке». Впору вводить поправочный коэффициент, как при форсированных испытаниях на специальных дорогах полигона. Однако мы этого делать не стали, а лишь дали машине небольшое послабление, закончив испытания чуть раньше заявленного заводом ресурса в 150 тыс. км. Их финал – полная разборка машины и дефектовка деталей. На языке так и вертится мрачноватый термин «вскрытие» – заменим его благозвучным «обследование». Вот что оно показало.







САМОЕ ДОРОГОЕ

Разумеется, речь пойдет о кузове. По точности подгонки элементов, величине зазоров между ними, совпадению панелей отечественной машине так же далеко до самых доступных иномарок, как пешеходу до Луны. На скорости появляются сквозняки – уплотнители не в силах обеспечить герметичность перекошенных в проемах дверей и стекол. Дверные петли нуждаются в периодической смазке, иначе отламываются.

Пластик в салоне живет своей жизнью, скрипит и дребезжит на ходу, время от времени теряя крепеж и мелкие фрагменты. Передняя часть кузова весьма хлипкая, заметно перекашивается на неровностях, а в ее аморфной податливости вязнут реакции на повороты рулевого колеса. Рекомендуемое лечение – распорка между передними чашками.

Качество окраски неплохое, однако лак на бамперах местами облез. Говорят – это относится только к машинам 1997–1998 гг. выпуска. Хотелось бы верить. Лакокрасочное покрытие имеет малую механическую прочность – со временем передняя часть «десятки» покрылась многочисленными сколами, обнажившими светло-серую грунтовку. Впрочем, дальше дело не пошло, грунт оказался стойким, а катафорезная обработка стального листа застраховала от ржавчины. Да-да, на кузове практически нет очагов коррозии – и это после четырех «круто посоленных» зим, без какой-либо дополнительной обработки! Исключение – места прямого контакта

капота с передними крыльями, где все защитные слои просто стерты до железа (кстати, о точности подгонки элементов), и отпескоструенные углы колесных арок – пластиковые брызговички со временем обламываются. Здесь могли бы выручить подкрылки, да ниши столь тесны, что и так едва вмещают колеса. Несколько пятнышек ржавчины обнаружены на отбортовках ниш, на лючке бензобака да под полкой аккумулятора. Силуминовые дверные ручки покрылись язвами, вспучившими бесполезное «защитное» покрытие. Заводской антикор на днище уцелел и держится хорошо, лишь местами видны борозды, оставленные дорожными препятствиями.

Ветровое стекло покрылось микросколами и изрядно затерто «дворниками», особенно в зоне контакта с дефлектором поводка. Заднее стекло, потерявшее герметичность смолоду (отслоение от проема в верхней части), на том и успокоилось, а временная заплатка обрела статус постоянной. Крышку багажника приходится захлопывать с усилием, в карманах отсека скапливается влага. Поставленная нами мощная алюминиевая защита двигателя сберегла и нижнюю часть бампера – без защиты его легко повредить, скажем, о бордюр.

Словом, кузов сохранился очень хорошо, однако нуждается в исправлении недостатков, грозящих со временем обернуться серьезными проблемами.

НЕРАСТРАЧЕННЫЕ СИЛЫ

На протяжении всей редакционной жизни «сто третья» радовала высокой экономичностью, отличной динамикой, мощным мотором, без труда выкладывая близкие к паспортным показатели. Расход топлива держался около 6,0 л/100 км в загородных поездках, возрастая в городе на литр-полтора. С малолетства мотор отличался повышенным, но стабильным масляным аппетитом: в промежутках между ТО доливали литр-полтора. При пробеге 86 тыс. км была показана максимальная скорость более 180 км/ч. Замеры, проведенные на стенде «Бош FLA-203», дали следующие результаты: сразу после обкатки наш мотор ВАЗ-2112 развил 71,3 кВт/96,9 л. с., а перед самой разборкой – 68,3 кВт/92,8 л. с. Таким образом, за 125 тыс. км шестнадцатиклапанник потерял лишь 3% мощности – отлично!



Впрочем, надо сказать, на обслуживании, маслах и фильтрах мы не экономили. Результат – минимальный износ двигателя, о чем свидетельствует таблица. На стенках цилиндров сохранились даже следы хонингования – микроскопические диагональные канавки для удержания масла. Натиры обнаружены местами лишь на юбках поршней и вкладышах коленвала. Из-за низкого качества резины оказались «переформованными» (проще говоря – раздавленными) уплотнительные кольца свечных колодцев, датчика уровня масла, масляного фильтра. При демонтаже силового агрегата обнаружилось, что изношена и просела передняя опора. Впрочем, ее несложно заменить, чего не скажешь о двух разрушившихся резинометаллических опорах впускного коллектора – как признали заводчане, это распространенная болезнь. Почти полностью сгнили резиновые трубки для подвода охлаждающей жидкости в корпус дроссельных заслонок – здесь вот-вот должна была появиться течь. Закладные гайки, провернувшиеся в пластиковом кожухе ремня газораспределительного механизма, в свое время были заменены не столь красивыми, но надежными сквозными болтами – это решение доказало свою целесообразность.

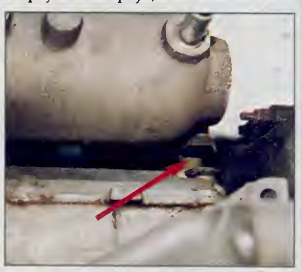


Самые значительные очаги коррозии – в углах колесных арок, отпескоструенных до голого металла.



Капот покрылся мелкими сколами краски, лак на облицовке радиатора и бампере местами облез.

Вердикт вазовских специалистов: при условии обязательной замены уплотнений двигатель работоспособен. Замена поршней желательна. Что же, шестнадцатиклапаннику можно поставить твердую «четверку», даже с плюсом.



Разрушение резинометаллических опор впускного коллектора – распространенная болезнь шестнадцатиклапанников.

КОРОБКА С ПРОБЛЕМАМИ

Трансмиссия, почти без изменений унаследованная «десятым» семейством от «восьмого», сохранила большинство своих качеств: сцепление выхаживает 30–50 тыс. км, шарниры равных угловых скоростей – 40–60 тыс. км. Ресурс последних могут заметно сократить недолговечные пыльники – при разборке мы обнаружили кольцевую трещину на правом пыльнике, а ведь он прошел всего 15 тыс. км. Еще пара сотен километров – и неизбежна замена шарнира. Увы, качество отечественных резинотехнических изделий в последние годы оставляло желать лучшего. Сейчас, правда, наметились подвижки в лучшую сторону. Дадут ли они эффект?

Главная передача и дифференциал – узлы надежные: на нашем автомобиле не оказалось сколь-нибудь заметного

люфта или следов износа. Запомнился усталостный излом вилки сцепления на 97-й тыс. км – глядя на ее непрочную конструкцию, приходится лишь удивляться, как это не случилось раньше.

Самый проблемный агрегат трансмиссии – «десятая» коробка передач, точнее, ее вторичный вал. Напомним, что он сделан пустотелым и из-за конструктивных и технологических недостатков ломался под нагрузкой в зоне проточки под стопорное кольцо. Ныне эта болезнь побеждена – в мае 2000 года вал модернизирован. Редакционная «десятка» 1998 года поломки вала избежала – на 72-й тыс. км коробку перебрали, заменив вторичный вал, вилку включения V передачи, «кулису» и сальники. Переборке предшествовало подклинивание коробки, динамический удар от которого вызвал разрушение хлипких (некачественное литье) кронштейнов крепления двигателя и выпадение всего силового агрегата «в осадок» – на защиту картера.

Разборка коробки передач после 125 тыс. км пробега явила чистые внутренние полости, нормальную «лохматость» улавливающего опилки магнита, светлое масло. Напомним, в коробке рекомендовано использовать трансмиссионное масло, хотя допустимо и моторное. Первое создает прочную масляную пленку с высокой несущей способностью – износ в парах трения минимален, однако синхронизаторы, работающие как раз за счет сил трения, срабатывают медленнее. При этом быстрое переключение передачи нередко сопровождается характерным треском с последующим ударом, а синхронизатор испытывает повышенные нагрузки и сильнее изнашивается. После переборки мы использовали моторное масло класса вязкости 15W40: оно создает умеренно прочную масляную пленку, которая быстрее разрывается на тормозящем конусе синхронизатора, обусловливая интенсивное замедление шестерни и быстрое, но плавное включение передачи. В общем, трансмиссионное масло обеспечит максимальный ресурс коробки у спокойного неторопливого водителя, а моторное за счет некоторого ускорения общего износа продлит жизнь синхронизаторам, которые «гоншику» пришлось бы менять, как перчатки.


Поверхность цилиндров почти не изношена, видны даже следы хонингования.

Износ поршней невелик, лишь местами на юбках заметны натиры.



Продолжим разборку. Сильно изношен синхронизатор II передачи (при динамичном старте и резкой езде задним ходом ему достается больше всего), обломан (и, судя по износу, давно) зуб ее

ведущей шестерни – синхронизатор и ведущий вал, безусловно, требуют замены. Обломанный зуб застрял в механизме переключения – не этот ли обломок был причиной подклинивания коробки? Велики (0,6–0,7 мм против нормального 0,1 мм) люфты в механизме переключения – мог бы поработать еще, но коль коробку разобрали, стоит купить новый. Следы износа заметны на вилке включения V передачи, прошедшей, напомним, 53 тыс. км. Учитывая, что первая, «родная» вилка отходила 72 тыс. км, оценим остаток ресурса и сделаем вывод – менять, без всяких сомнений. Чуть подношена промежуточная шестерня задней передачи – можно и оставить, но все-таки относительно слабое звено лучше заменить. На запорных пластинах подшипников полуосей заметны кольцевые натиры – провернулись наружные обоймы. Раньше пластины крепились болтами с обычными шестигранными головками – как оказалось, они не обеспечивают достаточного усилия затяжки, поэтому теперь применяются болты с внутренним шестигранником. На концевиках валов в местах посадки шестерен V передачи заметны следы фреттинг-коррозии – этот электрохимический процесс характерен для мест сопряжения деталей с малым зазором и ограниченной подачей масла.

Итог: при спокойной, аккуратной езде коробка передач протянула бы еще тысяч двадцать. При условии замены перечисленных выше деталей и узлов она смогла бы отработать ресурс полностью.

«ХОДОВАЯ» НЕ ПОДВЕЛА

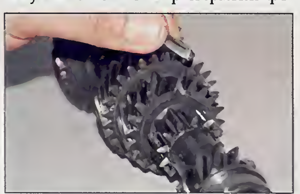
К этим элементам претензий почти нет. Как и на машинах «восьмого» семейства, первыми, на отметке 30–40 тыс. км, дают о себе знать стуком шаровые опоры. При замене обычно выясняется, что пора сменить и некоторые резиновые элементы – их износ не столь ощутим с водительского места.

Недолговечные резиновые уплотнения – причина досрочного выхода из строя многих узлов.





Несколько дольше живут амортизаторные стойки, «родной» СААЗ ходит 35–50 тыс. км – спереди чуть меньше, сзади чуть больше. Меняя стойки, многие предпочитают импортные, в том числе газонаполненные низкого давления, считая их более надежными и «продвинутыми». Поясним: основное отличие и достоинство таких стоек в том, что масло в них находится под более высоким давлением и ему не грозит вскипание. Если вы не собираетесь полным ходом часами нестись по кочкам, их основного преимущества вам не ощутить. Недостаток же – на порядок, то есть ровно в десять раз более высокие требования к шероховатости штока (10 против 100 мкм) и качеству уплотнений. Пыль и грязь российских дорог могут за 15–20 тыс. км разгерметизировать уплотнение и превратить газонаполненный амортизатор в обычный масляный.



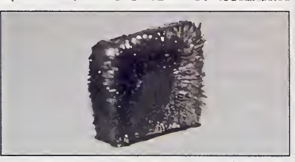
На ведущей шестерне второй передачи отломан один зуб, однако коробка продолжала работать.

Чтобы придать «десятке» спортивный характер, можно поставить более жесткие амортизаторы. Однако на штоки задних обязательно следует надеть шайбы из закаленной стали – на нашей машине «Кони» на очередной ямке просто проткнули тонкий металл чашек кузова. Пришлось сзади вернуться к СААЗу – гибрид получился вполне удачным.

Наконечники рулевых тяг, как и стойки, живут 40–50 тыс. км, а рулевая рейка, если ее не разобьют неотбалансированные колеса, раза в три больше. Во всяком случае, у нас она честно отходила все 125 тыс. км. Необычный и потому запомнившийся дефект – покрывшееся язвами рулевое колесо, пластик с которого стал отваливаться кусками.

КОГДА ДРОЖИТ ПЕДАЛЬ

Мощный шестнадцатиклапанный мотор требует эффективных тормозов – спереди на ВАЗ-21103 установлены вентилируемые диски увеличенного диаметра. Однако мало внедрить совершенную конструкцию – без надлежащего качества исполнения ее потенциал так и останется нереализованным. Импортные аналоги «десятки» со 100 км/ч даже без АБС останавливаются на дистанции 45 м, а лучшие результаты – менее 40 м. Нашей «сто третьей» для остановки требуется около 50 м – скольких лишних аварий, случившихся «на излете», на тех самых последних 5–10 м, можно было бы избежать…



Коробка внутри чистая, «лохматость» магнита, улавливающего продукты износа, в норме.

Передние колодки, на которые приходится основная нагрузка, служат 30–40 тыс. км, если не попадется откровенная подделка, диски – вдвое больше. Последние, даже без заметного перегрева, почему-то коробятся – тогда на педали появляется дрожь. При замене можно поставить импортные, пусть и более дорогие. Сочетание отечественных уплотнений с отечественной же грязью и солью быстро приводит к тому, что регулятор тормозных усилий, в просторечии «колдун», намертво зависает в верхнем положении, переставая что-либо регулировать и снижая эффективность задних тормозов практически до нуля. В результате ресурс задних

Пробег, км	Дефектные детали и узлы	Характер дефекта
	ВАЗ-21103 – КРАТКАЯ БИОГРАФИЯ	
	Кузов	
0	Крепление дверной петли	Дверь упирается в стойку кузова
0	Поводки стеклоочистителей	Трутся о ветровое стекло
500	Замки дверей	Плохо закреплены, откручиваются
1700	Заднее стекло	Отклеилось
9600	Система охлаждения	Разрыв Т-образного шланга
17 500	Запах бензина в салоне	Неправильно проложен дренаж
30 300	Замки дверей	Люфт, отказы
53 000	Обивка задней двери	Рассыпалась
82 000	Стекла фар	Трещины
98 500	Правая передняя дверь	Лопнула петля из-за закисания оси
	Двигатель	
0	Датчик уровня масла	Течь масла из-под прокладки
1000	Регулятор холостого хода	Перебои в работе двигателя
1800	Кожух ремня ГРМ	Провернулись закладные гайки крепления
2000	Генератор	Отказ выпрямительного блока и регулятора напряжения
9400	Блок управления двигателем	Отказ
20 000	Детонация, провалы в работе	Новый чип
50 000, 100 000	Ремень ГРМ	Плановая замена
72 000, 72 300	Кронштейны крепления двигателя	Поломка, обрыв
115 000	Датчик положения дроссельной заслонки	Отказ
119 000	Датчик положения коленвала	Отказ
119 000	Контроллер двигателя	Отказ
	Трансмиссия	
0	Коробка передач	Течь масла по стыку
12 200	Трос сцепления	Обрыв
52 000	Привод правого колеса	Износ
50 000–72 000	Затрудненное включение II передачи	Износ синхронизатора
56 000	Трос сцепления	Обрыв
58 200	Сцепление	Износ
72 000	Вторичный вал коробки передач	Поломка хвостовика
90 000	Манжетные уплотнения полуосей	Износ, течь масла
97 000	Вилка сцепления	Усталостное разрушение
110 000	Привод правого колеса	Износ шарниров
123 000	Трос сцепления	Обрыв
	Подвеска	
52 000	Опоры стоек	Люфт
32 900, 75 000	Передние и задние амортизаторы	Снижение эффективности
100 000	Чашки задних амортизаторов	Разрушение в зоне опоры стоек
100 000	Задние амортизаторы	Потеря эффективности
	Рулевое управление	
32 900	Чехол рулевой тяги	Порыв
71 000	Рулевое колесо	Язвы на ободе, разрушение пластика
	Тормоза	
9400, 32 900, 52 000, 95 000	Передние тормозные колодки	Износ
70 000	Передние тормозные диски, колодки	Износ
82 000, 110 000	Задние тормозные цилиндры, колодки	Течь, износ
	Электрооборудование	
500	Контроллер управления отопителем	Отказ
1000	Указатель уровня топлива	Отказ
1500	Обогрев заднего стекла	Обрыв двух нитей
1800	Звуковой сигнал	Люфт в контактной группе
2200	Климатическая установка (блок управления)	Периодические отказы
3800	Указатель уровня топлива	Отказ
9600	Мотор стеклоомывателя	Отказ
30 300	Звуковой сигнал	Отказ
41 200	Датчик уровня охлаждающей жидкости, рециркуляция отопления	Отказ
42 000	Моторедуктор стеклоочистителей	Подклинивание, перегорание
52 000	Ремень генератора	Износ
62 000	Переключатель указателей поворота	Люфт, пропадание контакта
60 000–65 000	Правый задний указатель поворота	Периодически пропадает контакт
70 500	Мотор датчика температуры в салоне	Сильный скрип
75 000	Замок зажигания	Отказ контактной группы
89 000	Моторедуктор стеклоочистителей	Подклинивание, перегорание
97 000	Блок предохранителей	Короткое замыкание в разъеме
99 000	Правый передний стеклоподъемник	Отказ
119 000	Ремень генератора	Износ

колодок увеличивается, а цилиндров – уменьшается, как следствие, то и другое требует одновременной замены к 60–80 тыс. км.

ЭЛЕКТРИКА: ТРЕБУЮТСЯ ДУБЛЕРЫ

Говорят, что в электрике возможны лишь два вида неисправностей: отсутствие контакта в том месте, где он должен быть, и наличие там, где его быть не должно. Несмотря на столь скудный выбор, электрические проблемы обеспечивают львиную долю неприятностей владельцам «десяток». Бесполезно перечислять узлы, блоки и цепи, которые успели отказать или перегореть за три с половиной года на нашей машине. Легче вспомнить, что работало без замечаний: пожалуй, только плафон в салоне. Со спонтанно пропадающими и появляющимися контактами пришлось вести длительную позиционную войну.

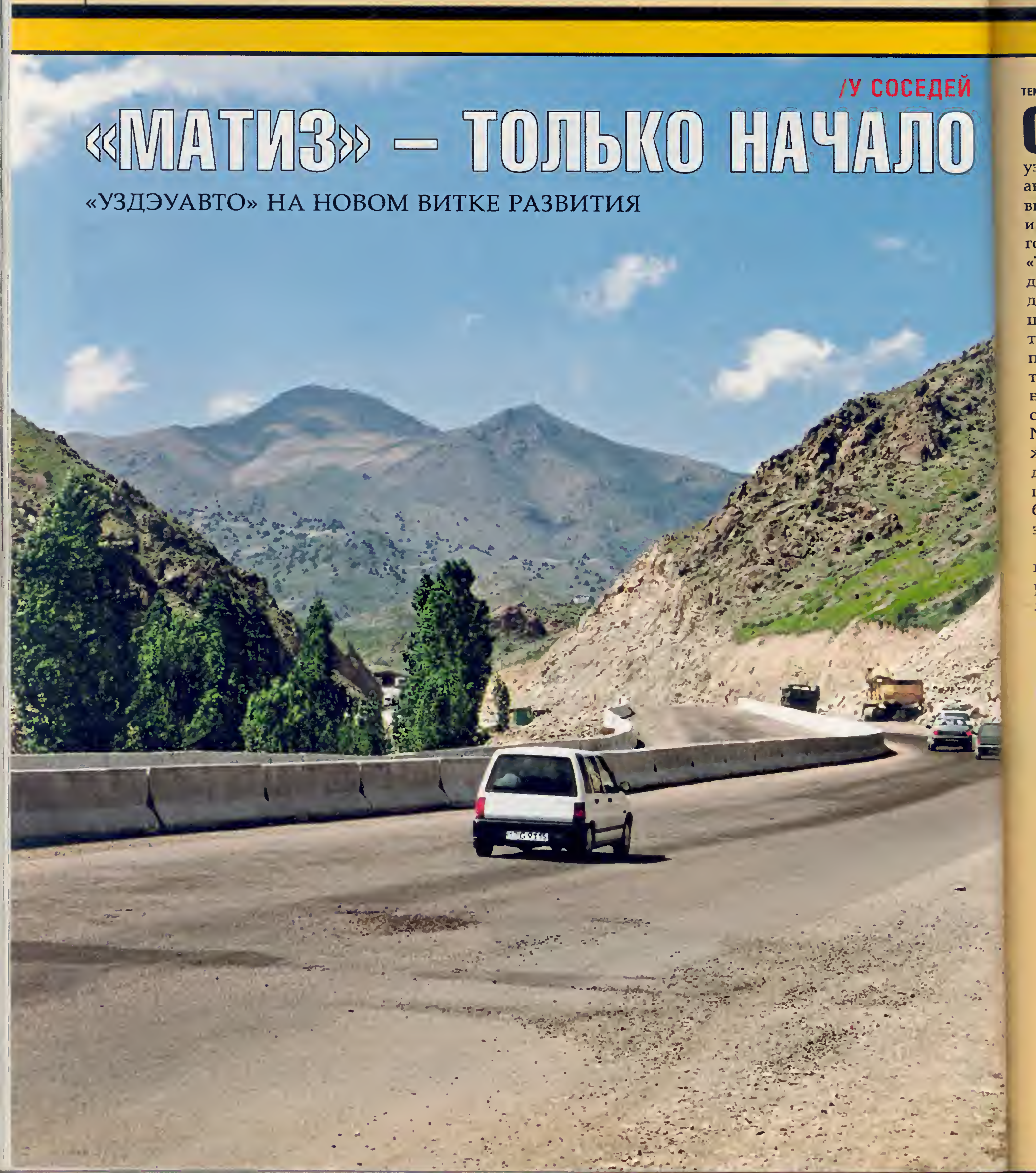
Однако еще Клаузевиц предостерегал вести боевые действия вдали от баз снабжения. А потому вывод первый для владельца машины – тщательно изучить схему управления двигателем и купить загодя дублирующий комплект устройств, которые обеспечивают его работоспособность: контроллер, разнообразные датчики, реле. Затем проверить их исправность поочередной заменой на автомобиле, тщательно упаковать и спрятать в укромном уголке багажника. При отказе двигателя где-нибудь вдали от эвакуатора – менять блоки до полной победы и затем возвращаться на базу, то бишь в гараж или на сервис.

А вот и вывод второй, очевидный, надеемся, уже и для завода: более сложные и современные конструкции требуют и более высокого качества изготовления. Если «классику» или карбюраторную «восьмерку» по силам реанимировать каждому второму автолюбителю, то для диагностики впрыскового мотора придется ехать на сервис – хорошо, если своим ходом. Можно кивать на поставщиков комплектующих и это будет правда – стартеры и генераторы, блоки управления и датчики, реле и разъемы делают не на ВАЗе. Однако правда и другое – если не ВАЗ будет проводить селекцию поставщиков, «воспитывать» их, то кто же? Почему в тех же Соединенных Штатах или Европе мелкие фирмы буквально дерутся за самый мизерный заказ большого автозавода. Может, все дело в честной конкуренции, не прикрытой блатом, протекцией или «заградительными» пошлинами? ЗР

/У СОСЕДЕЙ

«МАТИЗ» — ТОЛЬКО НАЧАЛО

«УЗДЭУАВТО» НА НОВОМ ВИТКЕ РАЗВИТИЯ



ПОШЛИНЫ И НАЛОГИ У СОСЕДЕЙ 114
ОТКУДА ВЗЯТЬСЯ ХОРОШИМ КОМПОНЕНТАМ 120

ТЕКСТ, ФОТО / ВЛАДИМИР АРКУША

Скажем без ложной скромности: читатели «За рулем» лучше других в стране информированы об узбекском автопроме. У российских автомобилистов наиболее популярна выпускаемая здесь «Дэу-Нексия»; своих приверженцев, пусть не столь многочисленных, успели найти малышка «Тико» и микроавтобус «Дамас». Предыдущий визит (см. ЗР, 2000, № 7) убедил нас: кризис «УзДэуавто», спровоцированный финансовым крахом материнской компании «Дэу мотор», преодолен. Прерванное было развитие предприятия возобновилось. Главным итогом последних двух лет стало освоение модели «Матиз» (ЗР, 2002, № 2): эти модные «узбеки» уже разбежались по улицам российских городов. Значит, приходит очередь других планов, новых моделей? Ответ надо было искать там, в Узбекистане. И оказался он довольно неожиданным...

Председатель ассоциации «Узавтосаноат» (попросту – министр автопрома республики) Кудрат Парпиев выложил на стол два цветных фото:

– Вот эту машину мы планируем поставить на конвейер «УзДэу» весной 2004-го. Подробности вам пока ни к чему, скажу только, что она будет крупнее «Нексии». Что касается объемов производства, в нынешнем году мы рассчитываем сделать около 80 тысяч легковых машин уже четырех моделей: «Тико», «Дамас», «Нексия» и «Матиз», а в 2004 году выйти на 150-тысячный рубеж. (Напомним, что проектная мощность «УзДэуавто» – 200 тысяч автомобилей в год.)

Заинтриговав нас радужными перспективами, министр заговорил о предпосылках для столь масштабных планов:

– Завершаем трудные, долгие переговоры с корейцами о погашении задолженности «УзДэуавто» по товарным кредитам (другими словами, за поставленные в Узбекистан машинокомплекты). Надеюсь, к осени договоримся «обнулить» долги – тогда, освободившись от их бремени, сосредоточимся на поиске нового стратегического партнера. Интерес к нам теперь проявляют как на Востоке, так и на Западе – думаю, весной можно будет говорить о конкретной фирме, с которой мы свяжем дальнейшие планы, – обнадежил Парпиев.

Забота о перспективе, о стабильности и независимости производства от



Скоро среди этих «нексий» появятся модернизированные.



Кудрат Парпиев, председатель ассоциации «Узавтосаноат»: «У нас будет новый стратегический партнер».

поставок извне заставляет настойчиво «гнуть линию» на локализацию – освоение комплектующих местными предприятиями. Сегодня «УзДэуавто» получает детали и узлы автомобилей с 28 заводов республики, из них около полутора десятков созданы совместно с зарубежными фирмами (см. ЗР, 2002, № 6, с. 167). Кстати, берут комплектующие и в России.

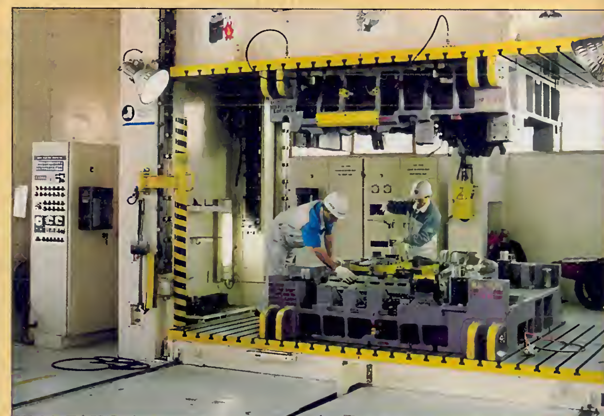
Взят курс на то, чтобы через пару лет ограничить закупки готовых изделий по импорту силовыми агрегатами да наиболее ответственными узлами ходовой части. С этой целью планируется создать близ головного завода в Асаке технопарк по западному образцу – сеть компактных производств, призванных покрыть еще около 20% потребности в комплектующих. Как было не вспомнить сетования зарубежных спецов: мол, негде в России делать компоненты.

Успешная локализация – лишь одно из условий стабильности и дальнейшего развития. Не менее важны рост экспорта, ускоренное обновление модельного ряда. Так случилось, что мы прибыли на завод в Асаке вместе с группой специалистов из Китая. Их задачей была подготовка к сертификации модели «Дэу-Матиз» в КНР; что касается «Нексии», подписан контракт на поставку 2000 машин в 2002–2003 гг. Думается, это только начало: о притягательности рынка соседней страны говорить излишне...

Закономерен интерес к экспорту узбекских легковушек в страны Ближнего Востока (Сирию, ОАЭ и т. д.); изучается возможность взаимных, в обмен на


Пополнение для екатеринбургского таксопарка – 50 машин – отправится к месту службы поездом.


На одной из линий прессового цеха: нет ли дефектов в готовой детали?


Этот пресс не работает на программу: здесь оценивают качество ремонта штампов.

комплектующие, поставок автомобилей в Турцию, как-то незаметно оказавшуюся в перекрестье интересов крупнейших мировых производителей.

За шесть лет работы завод «УзДэуавто» в Асаке выпустил около 290 тыс. машин четырех моделей, из них 60 тыс. поставил на экспорт. В ближайших планах – к концу 2002-го поднять долю экспорта с нынешних 25 до 30%; амбициозная цель на перспективу (подразумевается, достаточно близкую) – 50%. Выход на такой высокий рубеж – это не только возможность более уверенного (благодаря притоку валюты) развития, но и признание полноправным игроком на международном рынке.

Надо ли напоминать, что его завоевание для «УзДэуавто» началось с России. Ныне здесь 22 региональных предприятия, занятых сбытом и обслуживанием, у каждого 8–10 субдилеров. Итого более 200 официальных партнеров! Столь внушительная торгово-сервисная структура сформирована за какие-то пять лет. Сейчас создается сеть комплексных фирменных центров, задачей которых, кроме продажи и обслуживания, станет обучение и переподготовка кадров. Первым шагом стал выездной тренинг в регионах России, приуроченный к выходу на наш рынок «Матиза».

К слову сказать, его старт оказался весьма энергичным. Как сообщили руководители «Узавтосаноата», с начала продаж (в феврале 2002-го) за каких-то четыре месяца лишь в Москве реализовано 780 микролитражек! Мы было не поверили, но тут как раз коллега решил купить «Матиз». В одной из крупных торговых фирм столицы ему сказали: «Партия машин придет завтра – не мешкайте!» Приехав к полудню, он едва «поймал за хвост» последний экземпляр – тут уж не до капризов с выбором цвета. К счастью, «Матиз» щеголяет приятной пестротой колеров.

Появление новичка в России (о его успехе все-таки правомернее будет судить по завершении года) легло на душу тем покупателям, которые ныне делают выбор в пользу современных моделей особо малого класса – не столько из-за цены («Матиз» ненамного дешевле солидной «Нексии»), сколько из-за лучшей приспособленности к условиям передвижения в мегаполисах. Но основное место в программе по-прежнему принадлежит «Нексии». Как помочь ей удержать «приз потребительских симпатий» – по крайней мере, до освоения новой модели, о которой говорилось вначале?

Ясно, что планам глубокой модернизации и превращения в «Нексию-2» (см. ЗР, 1999, № 6) уже не суждено осу-


Установка ветрового стекла – операция ответственная.


Наряду с роботами применяют и ручную сварку в кондукторах.

ществиться: банкротство корейской «Дэу» унесло не только деньги, но и время. Все же решено подвергнуть машину рестайлингу. И пусть изменения внешности и интерьера будут лишь косметическими, зато появится новый, 16-клапанный двигатель на десяток сил мощнее нынешнего. Осовремененную «Нексию» намечают освоить нынешней осенью.

Сложилось впечатление, что в штабе отрасли трезво оценивают сделанное и четко просматривают перспективу. Хочется, однако, предостеречь от поверхностных выводов: мол, «у них» - современное производство, быстрое внедрение новинок, добротные машины; «у нас» – засилье устаревшей техники, низкое качество, растянутые сроки модернизации... При известной схожести задач, решаемых автопромом в Узбекистане и России, исходные позиции там и здесь совершенно различны. Узбекский «Дэу» скорее напоминает ВАЗ 70-х – не только как символ технологического рывка, но и как объект всестороннего внимания и контроля со стороны государства, будь то техническая политика, инвестиции, погашение долгов или налоговые льготы.



Готовые машины обкатывают на беговых барабанах, прежде чем выпустить на испытательный трек.

Опека не мешает детищу узбекского госкапитализма жить по вполне рыночным принципам: конкуренция, опора на передовые технологии и зарубежный опыт. В том числе – не удивляйтесь! – вазовский. Например, по части организации поставок от смежников.

Что ж, подумали мы, наверное, и вазовцы протоптали дорожку в Асаку. Увы, ошиблись: за шесть лет работы «УзДэуавто» ни один специалист, тем паче руководитель с российского гиганта не удостоил завод своим посещением. Ясно – не те масштабы... ЗР

ДОГОНЯЯ ПОЕЗД /ИНВЕСТИЦИИ

НУЖНЫ ЛИ НАШЕМУ АВТОПРОМУ КОМПОНЕНТЫ МИРОВОГО УРОВНЯ?

ТЕКСТ / ЛЕОНИД САПОЖНИКОВ

Почему у нас не могут делать хорошие машины? Очень многие задают этот невинный вопрос, затрагивающий массу обстоятельств – от конструкции автомобиля до компонентов, из которых он состоит. О них-то и поговорим. Как справедливо заметил на заседании правительства РФ глава Минпромнауки Илья Клебанов, «без новых, соответствующих мировым стандартам компонентов, что бы мы с вами ни придумали, качественного автомобиля нам не создать».

Сегодня часто услышишь: отечественные предприятия не способны производить такие компоненты: технология и оборудование устарели, на покупку новых нет средств, а потому не обойтись без инвестора, лучше всего – иностранного. К сожалению, это правда, но – не вся. Дайте сейчас нашему производителю все самое современное – и он, скорее всего, вылетит в трубу. Потому что АвтоВАЗу, ГАЗу и др., вообще говоря, компоненты мирового уровня не нужны. Им подавай попроще, чтобы можно было собирать автомобили ценой 5 тысяч долларов, ведь дешевизна – единственное достоинство родимых «лад» и «волг».

Предприятиям с иностранными инвестициями все же легче по многим статьям, особенно если инвестор именит, богат и чувствует себя на предприятии хозяином. Такого интересует не сиюминутная прибыль, а выход на перспективный рынок страны, имеющей вдобавок недорогие ресурсы. Он может позволить себе работать на тот же тольяттинский конвейер по приемлемым для АвтоВАЗа ценам.

Вот примеры. В Чистополе (Татарстан) фирма «Сименс ФДО» имеет 76% в уставном фонде совместного предприятия, которое возникло в 1996 году на базе местного часового завода «Восток» (немецкая сторона вложила несколько миллионов марок). СП поставляет АвтоВАЗу комбинации приборов для 50–55% автомобилей «девятого» семейства и для 80–85% «пятнадцатого». Кроме того, обеспечивает тахографами («черными ящиками») КамАЗ, ПАЗ и белорусский МАЗ. «Разместив производство большинства комплектующих в России, мы вышли на уровень российских цен», – поделился с нами директор СП Владимир Киржнер.

В Саратове фирма «Бош» имеет СП с АвтоВАЗом (доля «Бош» – около 99%) по выпуску компонентов электронного впрыска топлива. В 2002 году изготовлено 293 тыс. блоков управления двигателем, более 2 млн. датчиков кислорода и т. д. Комплектующие тоже локализованы (поступают от российских производителей).

Но оставим пока примеры. Лучше напомним о тех препонах, которые сдерживают инвесторов.

– Больше всего мешает таможня с ее придирками и волокитой, – рассказал нам В. Киржнер. – Мы ввозим некоторые комплектующие, которые в России сегодня не могут производить, – и оформление деклараций длится до трех недель вместо 10 дней, предусмотренных таможенным законодательством. Иностранцам трудно понять такие особенности нашего рынка.

Да, непонимание национальных особенностей губительно для инвестора. Мы позвонили в подмосковное ЗАО «Аутолив», принадлежащее на 100% одноименному шведскому концерну. От фирмы в Дубне, основанной в 1996 году и выпускавшей ремни безопасности, остался только юридический адрес. Оборудование вывезено за рубеж, прошедшие обучение в Швеции работники уволены. «Аутолив» делал главную ставку не на ремни, а на подушки безопасности и наивно предлагал их нашим автозаводам. Не понадобились.

Кто-то скажет: плохо изучали наши законы. Впрочем, в них зачастую сам черт ногу сломит, а не то что иностранец.

– Они неоднозначны, можно понимать их и так и сяк! – возмущается Александр Клевлин, президент вазовской Ассоциации производителей автомобильных компонентов. – А закон о защите иностранных инвестиций вообще не работает – одни лозунги да декларации.

Каков же общий объем иностранных инвестиций в производство автомобильных компонентов в России и как он изменялся по годам? Куда мы только не стучались с этим вопросом, но так и не получили ответ. В комитете Госдумы по энергетике, транспорту и связи высказали мнение, что этих цифр вообще никто не знает.

Крайне сомнительно, что где-то существует и реестр российских производителей автокомпонентов. АвтоВАЗ, разумеется, знает своих поставщиков, а НАПАК (Национальная ассоциация производителей автокомпонентов) – 80 своих членов, но ведь производителей, не говоря уже о потенциальных, в десятки раз больше!

«Форд» держит в России 25 специалистов, которые мотаются по стране в поисках достойных партнеров. Перебрав более двухсот предприятий-кандидатов, отобрали пять. Эти цифры говорят не только о низком уровне нашей автокомпонентной промышленности, но и о том, что никто по-настоящему не заинтересован в притоке туда иностранных инвестиций. Иначе бы создали информационную базу – скажем, под эгидой Торгово-промышленной палаты, – чтобы каждый следующий инвестор не начинал поиски с нуля и не транжирил время, которое, как известно, деньги…

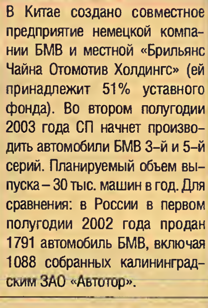
И все же, несмотря ни на что, иностранные инвесторы тянутся в Россию. Пара свежих примеров: в Жигулевске строится аккумуляторный завод мощностью 1 млн. батарей в год, принадлежащий на 90% испанской компании «Тюдор», а в Воронеже на базе шинного завода финская компания «Нокиан Тайрес» и российская «Амтел» собираются выпускать на паритетных началах современную «обувь» для автомобилей…

«Упускаем, может быть, последнюю возможность войти в мировой рынок комплектующих изделий для автопрома», – писали мы около двух лет назад (ЗР, 2001, № 1). Спокойно! Кажется, все-таки вскочим на подножку уходящего поезда. ЗР

«ФОЛЬКСВАГЕНЫ» ИЗ ЗАКАРПАТЬЯ

ЗАО «Еврокар» (Ужгород, Украина) и компания «Фольксваген» подписали соглашение, согласно которому германская сторона проинвестирует создание второй очереди автосборочного завода в свободной экономической зоне «Закарпатье» (в городе Чоп). Объем инвестиций в 2002–2004 гг. должен достичь 200 млн. долл. По словам генерального директора «Еврокара» Олега Боярина, закарпатские «фольксвагены» предполагается продавать не только на Украине, но и в других странах СНГ. В настоящее время «Еврокар» собирает в Чопе автомобили «Шкода».





В Китае создано совместное предприятие немецкой компании БМВ и местной «Брильянс Чайна Отомотив Холдингс» (ей принадлежит 51% уставного фонда). Во втором полугодии 2003 года СП начнет производить автомобили БМВ 3-й и 5-й серий. Планируемый объем выпуска – 30 тыс. машин в год. Для сравнения: в России в первом полугодии 2002 года продан 1791 автомобиль БМВ, включая 1088 собранных калининградским ЗАО «Автотор».

Только за одну неделю на проходных ВАЗа, сообщает заводская газета, задержано 128 человек, пытавшихся вынести запчасти и другие материальные ценности на сумму 821 тыс. рублей. Известны также случаи, когда прибывшие на завод грузовики с комплектующими регистрировались, но на территорию не въезжали.

КОРЕЙСКИЙ ХОД «СУЗУКИ»

Японская «Сузуки мотор» решила приобрести примерно за 100 млн. долл. 15% акций новой компании «Джи-Эм Дэу Отомотив», возникшей на месте обанкротившейся «Дэу мотор». Новая компания владеет двумя заводами в Южной Корее, сборочным предприятием во Вьетнаме и заводом по производству автокомпонентов в Нидерландах. Она имеет также восемь отделений по сбыту за пределами Кореи. Инвестиции в эту компанию, контрольный пакет акций которой принадлежит «Дженерал моторс», позволят «Сузуки» увеличить свою активность в Азии и на мировом рынке.

СДАЮТ ПОЗИЦИИ

На польском автомобильном рынке после многих лет роста объема продаж наступил резкий спад. Летом продажи автомобилей крупнейших внутренних производителей ФИАТа и «Дэу» сократились на 45–60%. Аналитики объясняют это серьезными проблемами у данных компаний и вытекающим отсюда нежеланием потребителей иметь с ними дело. С другой стороны, значительно (до 30%) возросли продажи «шкод» и «тойот». В целом же покупательская активность снизилась по сравнению с прошлым годом примерно на 20%.

ОБРЕМЕНЕННЫЙ ДОЛГАМИ КОНЦЕРН ФИАТ принял предложение итальянского консорциума «Медиобанка» о продаже 34% акций своей дочерней компании «Феррари». За этот пакет он получит 775 млн. евро. Еще на 10% акций претендует один из немецких коммерческих банков. Все это, однако, может оказаться ненужным для спасения независимости концерна, если его руководство не сможет уже в этом году сократить долги более чем вдвое - до 3 млрд. евро. Тогда «щедрые» кредиторы в лице восьми крупных банков просто обяжут ФИАТ продать контрольный пакет «Дженерал моторс», что приведет, по всей видимости, к появлению в Европе новообразования «Опель-ФИАТ» с долей на рынке в 17%.



АО «ИЖМАШ-АВТО» и УЛЬЯНОВСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД завершили первое полугодие с показателями одного порядка. В Ижевске сошли с конвейера 37 527 автомобилей, в Ульяновске - 33 702. За тот же период ГАЗ выпустил 97 927 машин, АвтоВАЗ - 372 628.



АвтоКрАЗ продает в России около 80 процентов своих грузовиков (на Украине – лишь 8%). Особенно популярны у строителей, нефтяников, газо- и угледобытчиков самосвал КрАЗ-65120 (колесная формула – 6x4, грузоподъемность – 13 500 кг, объем платформы – 8 м³) и шасси КрАЗ-65101. В апреле Кременчугский автозавод на замену им начал выпускать модели 6125С4-010 и 6125Н4-010, отличающиеся современной трансмиссией проходного типа. Отбор мощности производится от промежуточной опоры карданных валов.

ГРОЗЯТ ПОДНЯТЬ ЦЕНЫ

Вице-президент АО «АвтоВАЗ» Павел Скринский заявил о возможном десятипроцентном (!) повышении цен на автомобили, если металлурги не пойдут на уступки в ценах на металлопрокат. Словно сговорившись, Новолипецкий, Магнитогорский металлургические комбинаты и ОАО «Северсталь» объявили о подорожании своей продукции на 6–15%. Причина – рост тарифов на услуги естественных монополий (энергия, транспорт). Правда, вице-президент АО сообщил, что ВАЗ попытается заключить договоры на поставку более дешевого металла с Украины и из Казахстана, но и здесь российские металлурги готовят сюрприз – лоббируют повышение таможенных пошлин на ввоз проката.

МЫТАРИ /НАЛОГИ

ПОШЛИНЫ И НАЛОГИ НА АВТОМОБИЛИ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ И ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЕ

ТЕКСТ / БОРИС ХУБАЕВ

Импортные пошлины на автомобили, произведенные в странах Европейского союза, уходят по мере того, как государства Центральной и Восточной Европы готовятся к вступлению в его члены. Среди девяти кандидатов у Болгарии, Чехии, Венгрии, Латвии, Литвы, Словакии и Словении уже такие же пошлины, как и в странах Евросоюза – нулевые в торговле с его членами. У Польши и Румынии пока по 5 и 6% соответственно.

Среди стран, не планирущих пока вступление в ЕС, нулевые импортные пошлины только в Молдавии. В остальных они колеблются от 10% (Хорватия) до 30% (Белоруссия).

Ситуация для автомобилей, ввозимых не из стран–членов ЕС, складывается по-разному. Чехия, Венгрия, Польша и Румыния не взимают пошлину только при наличии двусторонних торговых соглашений. В остальных случаях она начинается с 10% и доходит до 13% (в Венгрии для автомобилей с двигателями свыше двух литров).

Уровень налогов на продажу в Центральной и Восточной Европе близок к западному: 12 стран взимают налог на добавленную стоимость в пределах 18–20%, Польша, Хорватия и Чехия – 22%, Словакия – 23% и Венгрия – 25%. В Молдавии этот налог не взимают вовсе, а берут акциз в зависимости от объема двигателя. Четырнадцать из восемнадцати стран установили дополнительные налоги на продажу или акцизы. Их величина добавляется к цене автомобиля, после чего со всей суммы взимается НДС. Эти налоги могут иметь и фиксированную величину или фиксированный процент, а могут варьироваться в зависимости от цены, рабочего объема или мощности двигателя. Так что система взимания налогов (по сути, денег из карманов автомобилистов) в странах Центральной и Восточной Европы весьма гибкая. Не взимают дополнительных налогов на продажу в Чехии, Литве, Словакии и Югославии. ЗР

ПОШЛИНЫ И НАЛОГИ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ И ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЕ, %

Страна	Пошлины на автомобили, произведенные в ЕС	Пошлины на автомобили, произведенные вне ЕС	Другие торговые и дополнительные налоги	Налог на добавленную стоимость
Албания	15	15	20	20
Белоруссия	30	От 22,5 до 30	Акциз 10	20
Босния	16	16	3	20
Болгария	0	0 Польша и Турция, 13 все остальные рынки	Акциз 40 на мощность свыше 130 л. с.	0
Хорватия	10	10	от 1,5 до 9 от цены CIF*	22
Чехия	0	0	0	22
Эстония	0	0	2,0 EEK** на 1 см³	18
Венгрия	0	0 Польша, Турция, Словения, остальные страны: 13 до 1,6 л, 23 до 2,0 л и 43 свыше 2 л	Акциз 10 до 1,6 л и 20 – свыше	25
Латвия	0	0	458,84 евро	18
Литва	0	0	0	18
Македония	12 – бенз., 14 – диз.	12 – бенз., 14 – диз.	Акциз 24	19
Молдавия	0	0	Акциз в зависимости от объема двигателя	0
Польша	5	Европейские страны и Турция – 5, остальные страны мира – 35	До 2 л – 6 свыше 2 л – 15	22
Румыния	6	Чехия – 0, Турция – 6, остальные – 30	Акциз от 3 до 9 в зависимости от объема двигателя	19
Россия	25	25		20
Словакия	0	0	0	23
Словения	0	19	От 1 до 13 от цены СП	
Югославия	13	13	0	20

*CIF – цена на таможне, включая транспортировку и страховку. **EEK – эстонская крона (около 0,063 евро).

/КОЛЕСО

«ЖИГУЛИ» В СТРАНЕ ПИРАМИД



Египет автосборочными предприятиями не удивишь – только у лидеров мирового автопрома их здесь четырнадцать. Теперь прибавится еще и российское. В пригороде Каира начата сборка «седьмой» модели «Жигулей» из комплектов деталей, поставляемых ВАЗом. Окраска производится здесь, на японском оборудовании, а такие комплектующие, как стекла, сиденья, шины, поступают от египетских производителей. Со временем доля местных изделий будет составлять не менее 35% на один автомобиль.

Модели ВАЗа тут знают давно, в особенности «семерки», – их приобретают для государственных служб, покупают таксисты и многочисленные мелкие торговцы. До конца года будет собрана тысяча машин, а затем ежегодный выпуск составит не менее 5 тысяч. ВАЗ-2107 местной сборки планируется продавать и в другие страны.

Российская компания «Амтел» и финская «Нокиан» подписали соглашение о намерениях создать СП по производству и продаже шин. Выпуск российских «нокиан» начнут в 2004 году в Воронеже. К 2007-му партнеры надеются выйти на проектную мощность – три миллиона шин в год.

ГОСКОМСТАТ О ЦЕНЕ БЕНЗИНА

Что бы там ни говорили о «сезонности» повышения цен на бензин, неотвратимости этого и т. п. – цифры, приведенные Госкомстатом РФ, настораживают.

В среднем по России за первое полугодие они поднялись на 17,6% (!). Повышение цен на бензин в июне отмечалось в 86 регионах РФ, причем самым значительным оно было в Санкт-Петербурге – на 22,6% (Москва – 12,9%). Средняя цена в Москве на бензин марки А-76, АИ-80 в конце июня составляла 8,44 руб., АИ-92, АИ-93 – 9,73 руб., марки АИ-95 и выше – 10,74 руб. за литр. В Санкт-Петербурге – соответственно 7,32, 10,24 и 11,48.


Коллаж Елены Баировой







130 ДАЛЬНОБОЙНЫЙ ФИЛЬТР
120 СТРАСТИ ПО АККУМУЛЯТОРУ
134 РЕСПЕКТАБЕЛЬНАЯ «ШУМА»

ГДЕ ДЕНЬГИ ЛЕЖАТ? /КАЛЬКУЛЯТОР

ИЛИ КАК КУПИТЬ НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ

ТЕКСТ / МАКСИМ САЧКОВ

Кто не мечтает о новой машине? Но часто бывает так: желание уже «созрело», а вот финансовые возможности… Наш калькулятор просчитал пути, ведущие к заветной связке ключей.

ЗА СВОИ

Самый независимый и одновременно самый долгий вариант – копить на покупку авто и дополнительного оборудования (сигнализацию, антикор, аксессуары и прочее). Возьмите личный или семейный доход за месяц, вычтите из него необходимый минимум на повседневные расходы и остатками регулярно пополняйте копилку с надписью «на новый автомобиль». Когда глиняная хрюшка плюхнется на пол, зависит уже от ваших доходов.

Более самоуверенные берут взаймы недостающую сумму у состоятельных приятелей или у фирмы, где работают. Представьте, еще встречаются благородные люди, не требующие проценты за ссуду. Калькулятор призывает не злоупотреблять их добротой (в первую очередь, отдавать долги в срок).

СТАРЬЕ СДАЕМ

Если автомобиль уже есть – он послужит стартовой суммой. Прикинуть ее размер поможет ценовая таблица, которую найдете в конце журнала. Только учтите, это – усредненные данные. В зависимости от состояния автомобиля стоимость его меняется как в большую, так и в меньшую сторону.

Существует несколько способов превратить старый автомобиль в деньги. Самый распространенный: дать объявление, устроить смотрины, снять машину с учета… и вот уже выручена некая сумма. Однако у этой схемы немало минусов. Продавец теряет драгоценное время, его ожидают волнения, разочарования. Конечно, если повезет и попадется непривередливый или некомпетентный покупатель, можно получить за автомобиль «выше среднего». Но продажа подержанной машины, как и покупка, – лотерея.

Если дорого цените спокойствие и время, воспользуйтесь услугой «Трейд ин», которую предлагают многие дилеры. После осмотра вам объявляют цену вашего автомобиля в зависимости от его возраста, пробега и технического состояния.

Существует и третий вариант – сдать автомобиль на комиссию. Это для тех, кто готов повременить с покупкой новой машины. Дилеру такая операция не слишком выгодна: клиент ничего не покупает да еще навязывает старый автомобиль. Поэтому настраивайтесь на то, что дилерский калькулятор вычтет еще и комиссионный сбор.

Если вы решили обменять старый автомобиль на новый, ознакомьтесь с правилами дилеров. Многие берут только машины не старше двух-трех лет, но встречаются фирмы, не брезгующие даже десятилетками. Обычно оценивают только чистые (в прямом смысле) автомобили. Мойку, как правило, оплачивает хозяин. Да и снятие с учета часто ложится на плечи владельца. Поэтому лучше не убирать далеко кошелек. Кстати, некоторые дилеры не нервируют клиентов и по-тихому включают эти затраты в список своих расходов.

«ГОРЯЧИЕ» ДЕНЬГИ

Слово «кредит» в России услышишь теперь и в разговорах о покупке машины. Сотрудничающие с автосалонами банки все чаще предлагают деньги под проценты, порой пытаясь заманить клиентов теми или иными льготами и снижением процентных ставок.

Наиболее приемлемы, пожалуй, условия так называемого «кредита за полчаса». Чтобы получить недостающую сумму, достаточно показать паспорт и еще один документ, удостоверяющий личность. После получасовой проверки клиенту выдают деньги. Правда, кое-где для перестраховки просят оставить залог, например ПТС, пока не будет погашена ссуда. Те кредиторы, которые верят на слово, иногда повышают проценты (их клиент выплачивает ежемесячно вместе с основным долгом).

Денег, выданных по такой схеме, может хватить на покупку даже недешевого отечественного автомобиля – максимальная сумма, которая оказалась «в поле зрения» калькулятора при расчетах, – 150 тысяч рублей.

При получении кредита потенциальный покупатель должен сразу внести треть (реже пятую часть) стоимости автомобиля. Многие дилеры раз-

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Если денег на автомобиль не хватает, вы бы предпочли?



решают расплачиваться даже не деньгами, а старой машиной. Если вы заняли до 50 тыс. рублей, то в течение полугода, помимо этой суммы, придется выплатить еще 15–20% кредита (из расчета 49% годовых). От 50 до 150 тыс. руб. клиент обязан погасить за год – в этом случае банк накидывает 30–35% (55% годовых). Кто рассчитывается раньше положенного срока, естественно, вносит меньше; должников же нещадно штрафуют.

Проценты, под которые предоставляют «быстрые» кредиты, конечно, высоки. К тому же подобная услуга широко распространена лишь в Москве. В других городах автосалоны и банки только начинают перенимать столичный опыт. Даже в Питере дилеры совсем недавно пришли к такой схеме продаж. Условия получения денег и ставки здесь мало отличаются от московских.

ПОЛУЧИТЕ СПРАВКУ

Если вы не нашли ничего привлекательного в этих предложениях, ознакомьтесь с другой схемой. Такого кредита будет достаточно для покупки не только любого отечественного автомобиля, но даже иномарки. Однако сразу придется внести 20–30% от стоимости машины. Зато времени для погашения кредита дают больше – от года до нескольких лет, да и процентные ставки в среднем ниже в 2–3 раза.

Чтобы получить желаемое, придется собрать стопку документов, высота которой зависит от придирчивости банка и суммы. Кредиторы изучают вас и вашу семью, работу и доходы. Кроме того, некоторые учреждения требуют поручителей, готовых в крайнем случае взять всю ответственность на себя. Если ваши документы и репутация поручителей убедительны, через несколько дней вам (точнее, дилеру) выдают деньги на автомобиль. Бывает, что клиентам одалживают меньше запрашиваемой суммы или вовсе отказывают.

При такой схеме покупатель всегда оставляет автомобиль (вернее, паспорт ТС) в залог до полного погашения кредита. Часто (и всегда, если автомобиль дорогой) банк и дилер требуют застраховать машину, естественно, за ваш счет. Поэтому надо держать в уме 10–13% от стоимости машины, не считая, кроме того, еще 100–150 долларов – за поручителей.

Такая кредитная линия прочерчена, скорее всего, для покупателей дорогих машин или для жителей городов, где не функционирует система «быстрых» кредитов. Все-таки, если не хватает денег на покупку «Жигулей» или «Самары», наверное, лучше переплатить «за скорость» или подкопить, передвигаясь на старом автомобиле или общественном транспорте. Так и поступил один расчетливый молодой человек, который решил купить новую машину.

ВАРИАНТЫ «БЫСТРОГО» КРЕДИТА, КОТОРЫЕ ПРОСЧИТАЛ ПОКУПАТЕЛЬ

Нач. сумма	48 000		51 000	
Месяцы	Выплаты, руб.	Остаток долга, руб.	Выплаты, руб.	Остаток долга, руб.
1	9958	40 000	6586	46 750
2	9632	32 000	6391	42 500
3	9306	24 000	6197	38 250
4	8979	16 000	6002	34 000
5	8653	8000	5807	29 750
6	8326	0	5613	25 500
7			5418	21 250
8			5223	17 000
9			5027	12 750
10			4834	8500
11			4639	4250
12			4445	0
Итого:	54 854		66 182	

СЛУЧАЙ ИЗ ЖИЗНИ

На руках было 120 тысяч рублей. По прикидкам их хватало лишь на «Жигули» с антикоррозионной обработкой и сигнализацией. Но опытный продавец «раскрутил» покупателя на впрысковый (как он говорил, «инжекторный») ВАЗ-21093. В автосалоне ему предложили воспользоваться «быстрым» кредитом на 6 или 12 месяцев. Сначала наш герой решил позаимствовать недостающие 48 тыс. рублей на полгода, но после несложных расчетов понял: это ему не по карману. Тогда он взял деньги на год – процентная ставка в этом случае больше, а суммы ежемесячных взносов меньше. Покупатель занял у банка еще несколько тысяч, перевалив, таким образом, 50-тысячный рубеж. Отдавая каждый месяц неразорительную для себя сумму (см. табл.), он через год полностью расквитался с долгами.

Что-то у калькулятора слюнки потекли. Завидно? Нет, просто он, рассчитав кредит, приступил к следующей теме – полезной, приятной, а главное – вкусной. ЗР

НАША СПРАВКА

Кроме кредита и услуги «Трейд ин», некоторые дилеры предлагают автомобиль в лизинг – долгосрочную аренду. В отличие от кредита, будущий владелец получает не деньги, а машину, постепенно ее выкупая. Правда, воспользоваться таким предложением могут лишь юридические лица – фирмы, предприятия и частные предприниматели. Частникам такая схема недоступна.

Покупатель должен доказать, что твердо стоит на ногах: предоставить документы о доходах, времени существовании фирмы и т. п. Но, по сравнению с кредитом, право на лизинг получить проще и бумажной волокиты меньше.

У лизинга много и других преимуществ. Предприятие не изымает из оборота деньги на покупку автомобиля, а выплачивает их постепенно в оговоренный срок. Размер ежемесячных или ежеквартальных доплат зависит от остаточной стоимости автомобиля. Кроме того, при такой схеме клиент экономит на налогах, поскольку не покупает машину.

Лизинговая компания требует внести сразу 20–30% (иногда больше) от цены автомобиля, оставляя его в залог. Часто дилеры предоставляют дополнительные услуги: регистрируют авто в ГИБДД, дают скидки при страховании, ремонтируют и обслуживают по льготным тарифам и т. д.

По окончании договора клиент, воспользовавшийся лизингом, выкупает автомобиль по остаточной стоимости или меняет его на новый. Иногда по условиям договора лизинговая фирма оставляет машину себе.



ВПЕРВЫЕ! ПРОВЕРЯЕМ 40 БАТАРЕЙ НА 55 А•Ч

/ЭКСПЕРТИЗА

КАКИМ АМ ДОВЕРЯТЬ

«Трактовка эксперимента – это дело вкуса».

Петр Капица

ТЕКСТ / МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН, ВАДИМ КРЮЧКОВ

Автомобильные аккумуляторы – это как воспитание чужих детей: каждый мнит себя знатоком и специалистом. Даже самый далекий от техники автовладелец прекрасно знает, что где-то под капотом (а может быть, и не там) прячется такая большая тяжелая коробка – главная деталь в электрооборудовании. И уж если она закапризничает... нет, не надо.

Экспертиза двухлетней давности (ЗР, 2000, № 10) запомнилась многим весьма неожиданным выводом: вероятность приобрести неважную или даже откровенно плохую батарею была куда выше, чем хорошую, не говоря об отличной. А как обстоят дела сегодня? Открываешь рекламу новой батареи, а там емкость в каких-то новых единицах указана: А/ч. Что ж, давайте разберемся еще раз.

КОНТРОЛЬНАЯ ЗАКУПКА

Начнем с принципиального отличия этой экспертизы от предыдущей – каждый брэнд теперь представлен не одним изделием, а двумя. При этом один аккумулятор нам добровольно передавала на испытания каждая из фирм, а второй, точно такой же, мы покупали сами в торговой сети. Это исключало всякую возможность нарваться на подделку или залежалый товар – не будет же фирма сама себе вредить. В то же время опыт предыдущей экспертизы показал кое-что еще – все производители, недовольные опубликованными результатами,

ПОЯСНЕНИЯ К ПИКТОГРАММАМ

- заявленный ток разряда при минус 18°С, А
- масса, кг
- резервная емкость, мин (три замера)
- 1 START – стартерные характеристики по EN (проверка током холодной прокрутки) – первое испытание
- 2 ПУСК – стартерные характеристики по ГОСТ при втором испытании
- 3 ПУСК – стартерные характеристики по ГОСТ при третьем испытании.

Результаты через дробь относятся к первой и второй батареям из каждой пары. Цветом выделены показатели, не соответствующие нормативам.

Фото 1

Заявленная торговая марка	MEDALIST (Медалист), Южная Корея
Фирма, предоставившая изделие	ООО «Фирма Шанс +», Москва
Ориентировочная цена	940 руб.



- – 430EN, 255DIN
- – 15,14/15,17
- – 81–92–103/78–92–102
- 1 START – 8,1 В – 142 с/ 8,1 В – 146 с
- 2 ПУСК – 9,2 В – 2,68 мин/ 9,3 В – 2,76 мин
- 3 ПУСК – 9,5 В – 2,9 мин/ 9,6 В – 2,91 мин

У обеих батарей практически одинаковая масса – далеко не все могут этим похвастаться. Очень высокая резервная емкость – как в состоянии поставки, так и после трех испытаний. Прекрасные показатели по итогам проверки током холодной прокрутки согласно EN и очень уверенное превышение соответствующих требований ГОСТ. Кроме того, отметим, что такие батареи очень быстро принимают заряд.

Фото 2

Заявленная торговая марка	BOSCH SILVER (Бош Сильвер), Испания
Фирма, предоставившая изделие	ТОО «Роберт Бош», Москва
Ориентировочная цена	1405 руб.



- – 420EN
- – 15,68/15,0
- – 71–85–92/76–81–90
- 1 START – 7,8 В – 133 с/ 7,9 В – 145 с
- 2 ПУСК – 9,2 В – 2,17 мин/ 9,3 В – 2,47 мин
- 3 ПУСК – 9,2 В – 2,6 мин/ 9,3 В – 2,7 мин

В общем-то, неплохо, хотя звезд с неба именитые батареи на сей раз не хватали. Удивил разброс по массе – что это за 680 г разницы? На втором испытании стартерных характеристик «боши» немножко запнулись, но к третьему выдали нужные вольты и минуты.

присылали для повторных замеров изделия такого высокого качества, что невольно закрадывалось подозрение – а серийная ли это батарея? Чтобы снять такого рода сомнения, как раз и нужен второй аккумулятор: интересно же сравнить «принца» и «нищего»…

УГОЛОК МЕТРОЛОГА

Основные документы, согласно которым шло тестирование, – стандарт DIN EN 60095-1, ГОСТ 959-91, стандарт ГОСТ 959, а также сопроводительные материалы на переданные и проданные нам батареи. Испытания включали в себя внешний осмотр, контроль массогабаритных характеристик, определение резервной емкости, снятие характеристик стартерного разряда, испытания током холодной прокрутки, а также проверку узлов пайки и токоведущих деталей.

Если строго следовать букве закона, то к испытаниям могут быть допущены образцы со сроком не более 30 суток после наполнения электролитом и формования пластин. Кроме того, перед началом тестирования батареи должны быть полностью заряжены. Так-то оно так, только мы решили от этих канонов немножко отойти…

Зачем? Мы не ставим задачу дублировать Госстандарт, у нас свои интересы и основной из них – понять, в каком состоянии батарея попадает к потребителю. И еще. Хотя половина батарей и поступила непосредственно от фирм, где все-таки гарантия, что указанный срок в точности соответствует правилам?

Действовали мы так: все испытания – строго по стандартным методикам, однако первую проверку резервной емкости проводим безо всякой подготовки: что получится, то получится. То же и в отношении 30 суток – рядовой потребитель приобретает батарею, которую вправе сразу ставить на автомобиль и пользоваться ей на всю катушку. Вот и посмотрим, получится ли это?

СЛОВАРИК

Резервная емкость – величина, характеризующая период, в течение которого батарея обеспечивает разряд током 25 А до напряжения 10,5 В. Фактически резервная емкость определяет время, в течение которого аккумуляторная батарея способна поддерживать работу бортовых энергопотребителей суммарной нагрузкой в 25 А при движении автомобиля с неисправным генератором ночью в условиях плохой видимости. Конкретная величина резервной емкости современными стандартами не оговаривается.

Фото 3

Заявленная торговая марка	PRESTOLITE FORMULA S30 (Престолайт формула Эс30), ООО «Электрозаряд», Щелково, Россия
Фирма, предоставившая изделие	ООО «ПКФ «Транссервис», Москва
Ориентировочная цена	1635 руб.

– 600EN, 380NE
– 16,0/15,77
– 94–101–103/90–98–101
1 START – 8,2 В – 135 с/ 8,3 В – 143 с
2 ПУСК – 9,8 В – 3,73 мин/ 9,9 В – 3,2 мин
3 ПУСК – 10 В – 3,8 мин/ 10 В – 3,65 мин

Очень хорошая резервная емкость. Лучшие результаты проверки током холодной прокрутки: 8,3 В – рекорд соревнований, а вторая батарея отстала всего на «десяточку». Обратите внимание – это при заявленном токе 600 А! При втором измерении стартерных характеристик снова рекорд – 9,9 В и 3,2 мин, причем «подружка» показала почти такие же результаты. Третье испытание – и снова лучше всех: два раза по десять вольт при отличном времени.

Фото 4

Заявленная торговая марка	TUDOR (ТЮДОР), Испания
Фирма, предоставившая изделие	ООО «АКБопторг», Москва
Ориентировочная цена	1020 руб.

– 470EN
– 14,18/14,35
– 85–93–100/74–81–96
1 START – 7,6 В – 123 с/ 7,9 В – 149 с
2 ПУСК – 9,2 В – 2,63 мин/ 9,2 В – 2,66 мин
3 ПУСК – 9,3 В – 2,83 мин/ 9,3 В – 2,81 мин

В лидеры батареи не выбились, но показали себя более чем достойно – стандарты соблюдены и даже превышены.

Фото 5

Заявленная торговая марка	HOPPECKE duplex plus (Хоппеке дуплекс плюс), Германия
Фирма, предоставившая изделие	Фирма «Автоюнион», Москва
Ориентировочная цена	1600 руб.



– 420EN
– 14,9/14,96
– 81–93–101/95–98–102
1 START – 7,9 В – 138 с/ 7,8 В – 138 с
2 ПУСК – 9,2 В – 2,8 мин/ 9,1 В – 2,15 мин
3 ПУСК – 9,2 В – 2,91 мин/ 9,2 В – 2,59 мин

Одна из немецких батарей продемонстрировала лучшую резервную емкость в состоянии поставки – 95 мин. В целом все хорошо – единственная запинка при снятии стартерных характеристик на втором этапе (2,15 мин) была исправлена при третьей попытке.

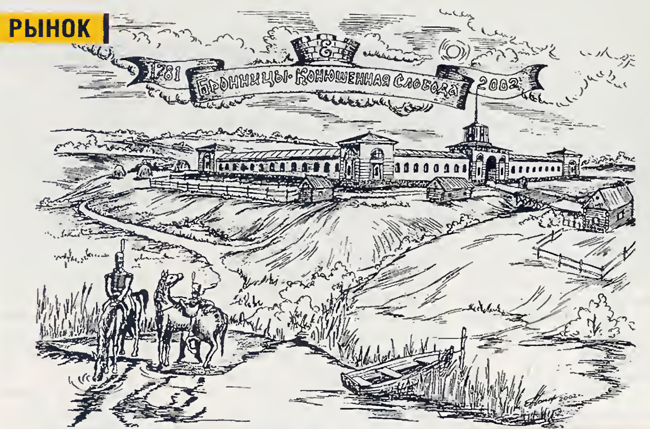
Фото 6

Заявленная торговая марка	ТИТАН, ООО «ТУБОР», Нижегородская обл., Россия
Фирма, предоставившая изделие	ООО «АКБопторг», Москва
Ориентировочная цена	870 руб.



– 255DIN
– 14,4/14,43
– 81–95–103/84–91–99
1 START – 8,1 В – 157 с/ 8,0 В – 146 с
2 ПУСК – 9,3 В – 3,02 мин/ 9,3 В – 2,47 мин
3 ПУСК – 9,6 В – 3,08 мин/ 9,5 В – 2,76 мин

У обеих батарей практически одинаковая масса. Резервная емкость – очень хорошая. Высокие результаты при проверке током холодной прокрутки. Одни из лучших результатов при снятии стартерных характеристик по ГОСТ.



Так выглядел в XVIII столетии наш испытательный центр... Ныне здесь расположен Научно-исследовательский испытательный институт МО РФ.

Последовательность электрических испытаний такова. Батареи проверяют на резервную емкость в первый раз, затем заряжают. После этого оценивают ток холодной прокрутки и вновь заряжают. Затем следуют второй замер резервной емкости, очередная зарядка и замер стартерных характеристик. Следующий этап – новая зарядка, третье измерение резервной емкости, затем – последняя зарядка и завершающий замер стартерных характеристик. Заключительное электрическое испытание – проверка узлов пайки и токоведущих деталей при токе 495 А. Уфф... Именно такой порядок рекомендуют действующие стандарты.

И еще немножко «алавер-

Фото 7

Заявленная торговая марка	INCI AKU EXIDE (Инджи Аку Иксайд), Турция
Фирма, предоставившая изделие	ЗАО «Бат-Трейд», Москва
Ориентировочная цена	1400 руб.



– 510EN

– 15,05/16,3

– 82–99–103/81–96–101

1 START – 7,4 В – 129 с/ 6,7 В – 120 с

2 ПУСК – 9,2 В – 2,17 мин/ 9,0 В – 1,57 мин

3 ПУСК – 9,3 В – 2,59 мин/ 9,2 В – 2,42 мин

Самая неодинаковая по массе пара. В состоянии поставки резервная емкость неплохая, а после трех испытаний – просто хорошая. При проверке током холодной прокрутки не дотянули до требований EN, особенно батарея из магазина. Требования ГОСТ удалось выполнить по параметру «напряжение на выводах» – а вот время в стандарт не уложилось.

Фото 8

Заявленная торговая марка	TYUMEN BATTERY (Тюменские батареи), Россия
Фирма, предоставившая изделие	ОАО «Тюменский аккумуляторный завод», Тюмень
Ориентировочная цена	750 руб.



– 270 А

– 15,95/16,0

– 72–96–103/81–98–104

1 START – 7,7 В – 128 с/ 7,7 В – 141 с

2 ПУСК – 9,1 В – 2,56 мин/ 9,3 В – 2,9 мин

3 ПУСК – 9,2 В – 2,68 мин/ 9,5 В – 2,98 мин

У обеих батарей практически одинаковая масса. На третьем измерении резервной емкости одна из батарей вышла в лидеры, разделив первенство с «Пауэр Интернэшнл». Впрочем, и вторая «сибирячка» отстала всего на минуту. Стартерные характеристики – достойные, замечаний нет.

Фото 9

Заявленная торговая марка	ПАУЭР ИНТЕРНЭШНЛ, Южная Корея
Фирма, предоставившая изделие	ООО «Пауэр Интернэшнл-аккумулятор», Москва
Ориентировочная цена	1120 руб.



– 420EN, 255DIN

– 14,8/15,05

– 89–95–103/87–96–104

1 START – 8,1 В – 149 с/ 8,2 В – 158 с

2 ПУСК – 9,3 В – 2,71 мин/ 9,4 В – 2,8 мин

3 ПУСК – 9,5 В – 2,91 мин/ 9,6 В – 3,01 мин

При третьем измерении резервной емкости одна из корейских батарей показала лучшее время – 104 мин, разделив первенство в этой номинации с тюменской батареей. Вторая «кореянка» отстала всего на минуту – очень хороший результат. Отличные стартерные характеристики у обеих батарей во всех трех циклах испытаний при ощущении, что эти характеристики занижены.

Фото 10

Заявленная торговая марка	PRESTOLITE (Престолайт), ООО «Электрозаряд», Щелково, Россия
Фирма, предоставившая изделие	ООО «ПКФ «Транссервис», Москва
Ориентировочная цена	870 руб.



– 420EUZO, 255DIN, 295CEL

– 14,43/14,58

– 82–96–101/83–89–99

1 START – 8,0 В – 139 с/ 7,9 В – 138 с

2 ПУСК – 9,4 В – 2,5 мин/ 9,2 В – 2,6 мин

3 ПУСК – 9,4 В – 2,75 мин/ 9,4 В – 2,8 мин

Хорошая резервная емкость – как в состоянии поставки, так и после «тренировки». Стартерные характеристики... тоже хорошие.

СЛОВАРИК

Ток холодной прокрутки – это указанный изготовителем согласно стандарту EN ток разряда, который отдает батарея при температуре минус 18°C в течение 10 с. Напряжение на клеммах при этом не должно снижаться ниже 7,5 В. Вторая фаза испытаний проходит при величине тока, равной 0,6 от предыдущей – время разряда до напряжения 6 В не должно быть менее 90 с. Подобный алгоритм объясняется тем, что самая большая нагрузка на батарею приходится на первые секунды пуска, особенно при низких температурах.

ды»... При проверке током холодной прокрутки аккумуляторы попадают в неравные условия – один производитель заявляет ток в 600 А, другой довольствуется минимумом в 420 А, третий вообще не указывает величины этого тока и тоже испытывается «по минимуму». Весьма интересно, но как сравнить один образец с другим? Для этого решили при втором и третьем измерении стартерных способностей батарей дать им одинаковые токи разряда – по 255 А.

НАЧНЕМ, ПОЖАЛУЙ...

Сорок испытываемых батарей – по две каждого брэнда – представляют собой три разные группы необслуживаемых аккумуляторов. Первая (фото 1 и 2) – батареи с герметично заделанной крышкой: доступа внутрь нет в принципе. Вторая группа (фото 3–7) с наклейкой на крышке – под ней расположены заливные отверстия. Третья (фото 8–20) имеет доступ ко всем секциям аккумуляторов.

При проверке массогабаритных характеристик выяснилось, что разница между самой легкой и самой тяжелой батареями составила

Фото 11

Заявленная торговая марка	ПИЛОТ, Саратов, Россия
Фирма, предоставившая изделие	ОАО «Электроисточник», Саратов
Ориентировочная цена	970 руб.



– 440EN

– 16,01/16,02

– 56–89–100/64–91–100

1 START – 7,8 В – 149 с/ 7,9 В – 142 с

2 ПУСК – 9,1В – 2,7 мин/ 9,2 В – 2,75 мин

3 ПУСК – 9,3 В – 2, 9 мин/ 9,3 В – 2,85 мин

Чемпион по идентичности массы – разница всего 10 г! Резервная емкость под конец достигла очень пристойных значений. Стартерные характеристики хорошие.

Фото 12

Заявленная торговая марка	ПОДОЛЬСКИЕ АККУМУЛЯТОРЫ, Россия
Фирма, предоставившая изделие	ЗАО «Подольский аккумуляторный завод»
Ориентировочная цена	850 руб.



– 440EN, 270DIN

– 16,44/16,13

– 66–92–100/82–94–100

1 START – 7,9 В – 131 с/ 8.0 В – 148 с

2 ПУСК – 9,2 В – 2,86 мин/ 9,1 В – 2,68 мин

3 ПУСК – 9,3 В – 2,83 мин/ 9,2 В – 3,01 мин

Без замечаний.



Фото 13

Заявленная торговая марка	TOPLA (Топла), Словения
Фирма, предоставившая изделие	ООО «АКБопторг», Москва
Ориентировочная цена	1140 руб.



– 480EN, 280DIN, 320IEC

– 13,6/13,65

– 69–97–100/87–91–96

1 START – 8,0 В – 149 с/ 8,0 В – 151 с

2 ПУСК – 9,4 В – 2,69 мин/ 9,2 В – 2,4 мин

3 ПУСК – 9,6 В – 2,82 мин/ 9,5 В – 2,73 мин

Самые легкие из всех испытанных батарей, при этом их масса практически одинакова. Магазинная батарея неожиданно споткнулась при втором замере стартерных характеристик, но затем показала, что это была случайность: цифры – одни из лучших.

Фото 14

Заявленная торговая марка	POWER BULL (Пауэр булл), ООО «Электрозаряд», Щелково, Россия
Фирма, предоставившая изделие	ООО «ПКФ «Транссервис», Москва
Ориентировочная цена	920 руб.



– 420EN, 255DIN

– 14,32/14,5

– 85–91–102/88–96–102

1 START – 8,0 В – 125 с/ 7,9 В – 140 с

2 ПУСК – 9,2 В – 2,1 мин/ 9,3 В – 2,81 мин

3 ПУСК – 9,3 В – 2,58 мин/ 9,3 В – 3,03 мин

Хорошая резервная емкость. Один из «бычков» споткнулся на втором испытании стартерных токов, не показав нужных минут, но затем исправился.

Фото 15

Заявленная торговая марка	КАТОД CALCIUM (Катод кальциум), Санкт-Петербург, Россия
Фирма, предоставившая изделие	МОИИ «Катод», Москва
Ориентировочная цена	1050 руб.



– 430EN, 255DIN

– 15,84/16,13

– 72–93–96/77–94–101

1 START – 7,8 В – 117 с/ 7,9 В – 133 с

2 ПУСК – 9,2 В – 1,9 мин/ 9,3 В – 2,7 мин

3 ПУСК – 9,2 В – 2,52 мин/ 9,4 В – 2,85 мин

В целом – неплохо. Сбой при втором испытании стартерных характеристик был исправлен при последней попытке.

Фото 16

Заявленная торговая марка	АКТЕХ, Свирск, Россия
Фирма, предоставившая изделие	Московское представительство ООО «АкТех»
Ориентировочная цена	990 руб.



– 425EN, 255DIN

– 15,97/15,66

– 70–94–101/52–93–98

1 START – 7,7 В – 125 с/ 7,8 В – 139 с

2 ПУСК – 9,2 В – 2,45 мин/ 9,2 В – 2,5 мин

3 ПУСК – 9,3 В – 2,63 мин/ 9,3 В – 2,71 мин

Батарея из магазина явно залежалась – ее резервная емкость достигла приемлемой величины только к третьему измерению. На втором испытании стартерных характеристик один аккумулятор чуть-чуть не добрал до требований ГОСТ, но затем исправился.

три с лишним килограмма! Самой легкой оказалась «Топла» (13,6 кг), а самой тяжелой – «Востсибаккумулятор» (16,77 кг). Любопытно, что если самыми «одинаковыми» стали батареи «Пилот», то «Инджи Аку» разошлись друг с другом на 1,25 кг.

Проверка батарей на невыливаемость электролита прошла успешно для всех. Наш ГОСТ требует наклона на 45 градусов в течение 5 мин, а EN – 55 градусов, но в течение всего лишь трех секунд.

Резервная емкость в состоянии поставки имеет огромный разброс – от 41 мин для «Катода» до 95 мин у «Хоппеке». Низкое значение этого параметра говорит о длительном отсутствии подзаряда при хранении. К третьему замеру резервная емкость всех батарей увеличилась – рубежа 104 мин достигли тюменская батарея и корейский «Пауэр».

СЛОВАРИК

Стартерный ток, указанный изготовителем согласно ГОСТ, – это ток разряда, который отдает батарея при температуре минус 18°С в течение 30 с, при этом напряжение на клеммах не должно упасть ниже 9,0 В. Дальнейший разряд указанным током до напряжения 6,0 В должен продолжаться не менее 2,5 мин.

НЕ ОШИБИСЬ (наша справка)

Говорят, что емкость измеряется в ампер-часах…
В ампер-часах измеряют не емкость, а количество электричества («заряд»). Единица его – кулон. 1 Кл = 1 А·с. Соответственно 1 А·ч = 3600 Кл. Количество электричества, запасаемое в аккумуляторе, зависит от напряжения. Поэтому емкость определяется не просто зарядом, который способен принять аккумулятор, а тем, который можно в него «закачать» при определенном напряжении на выводах батареи. А это, согласитесь, не одно и то же. Если при «закачке» одного кулона напряжение поднимается на один вольт, такая емкость равна одной фараде. 1 Ф – это единица измерения емкости в системе СИ. Кстати, в популярной некогда системе СГС емкость измеряли… в сантиметрах!
Отметим, что «бошевский» справочник, говоря об аккумуляторах, дипломатично указывает: «Емкость ОЦЕНИВАЮТ в ампер-часах…» Не измеряют, а оценивают! Аналогично в европейском стандарте EN – его составители знают, что под номинальной емкостью понимают электрический заряд в ампер-часах…

Фото 17

Заявленная торговая марка	HOPPENERGY (Хоппэнерджи), ООО «Электрозаряд», Щелково, Россия
Фирма, предоставившая изделие	ООО «ПКФ «Транссервис», Москва
Ориентировочная цена	890 руб.



– 420EN, 255DIN

– 14,37/14,55

– 86–90–95/87–89–101

1 START – 7,9 В – 150 с/ 8,0 В – 158 с

2 ПУСК – 9,0 В – 2,97 мин/ 9,2 В – 2,28 мин

3 ПУСК – 9,2 В – 3,01 мин/ 9,3 В – 2,64 мин

Хорошая резервная емкость и нормальные стартерные характеристики.

Фото 18

Заявленная торговая марка	ВСА (Востсиб-аккумулятор), Свирск, Россия
Фирма, предоставившая изделие	ООО «ВСА», Екатеринбург
Ориентировочная цена	680 руб.

– 420EN, 255DIN

– 16,3/16,77

– 53–90–96/49–81–94

1 START – 7,7 В – 128 с/ 7,9 В – 123 с

2 ПУСК – 9,2 В – 2,02 мин/ 9,4 В – 2,33 мин

3 ПУСК – 9,3 В – 2,57 мин/ 9,4 В – 2,68 мин

Одна «сибирячка» оказалась самой тяжелой из всех – аж 16,77 кг. Резервная емкость в состоянии поставки маловата – недаром после третьего цикла она удвоилась. Стартерные характеристики нормальные – сбой на втором этапе был исправлен на третьем.

Фото 19

Заявленная торговая марка	КАТОД, Санкт-Петербург, Россия
Фирма, предоставившая изделие	МОИИ «Катод», Москва
Ориентировочная цена	990 руб.

– 430EN, 255DIN

– 14,64/14,22

– 71–90–98/41–78–90

1 START – 7,7 В – 148 с/ 7,8 В – 110 с

2 ПУСК – 9,1 В – 2,88 мин/ 9,2 В – 1,63 мин

3 ПУСК – 9,3 В – 2,92 мин/ 9,4 В – 2,29 мин

Магазинный «петербуржец» оказался хуже фирменного – тот замечаний не вызвал, а вот этот и резервную емкость имел маленькую, и нашему ГОСТу соответствует не полностью. Бывает…

Фото 20

Заявленная торговая марка	ЗИД (Завод имени Дегтярева), Ковров, Россия
Фирма, предоставившая изделие	ОАО «Завод имени В. А. Дегтярева», Ковров, Россия
Ориентировочная цена	900 руб.



– 255 А

– 16,4/16,24

– 50–89–95/88–95–100

1 START – 7,0 В – 163 с/ 6,9 В – 148 с

2 ПУСК – 8,8 В – 3,07 мин/ 9,2 В – 2,85 мин

3 ПУСК – 9,3 В – 2,9 мин/ 9,3 В – 2,95 мин

Резервная емкость в состоянии поставки могла бы быть и побольше, но после трех циклов батареи «очухались», особенно первая. Европейский стандарт им не по душе – не дотянули. Зато наш ГОСТ им понравился больше – не с первого раза, но выдержали.

Проверку током холодной прокрутки лучше всех прошла батарея «Престолайт формула Эс30» – при огромном заявленном токе в 600 А она показала лучший результат по напряжению – 8,3 В вместо допустимых 7,5! Кроме нее в «отличники» попали «Пауэр Интернэшнл», «Титан» и «Медалист». На этом этапе немножко не повезло батареям «Инджи Аку» и ЗИД. Второй этап стартерных замеров вновь выиграла «формула», за ней финишировали «Титан», «Тюменские батареи», «Медалист», «Пауэр Интернэшнл» и еще несколько батарей. В отстающие же здесь попали «Инджи Аку». Третий этап вновь выиграла «формула Эс30» – немного отстали от нее другие лидеры: «Пауэр Интернэшнл», «Титан», «Медалист» и «Топла».

Проверка узлов пайки и токоведущих деталей, проводимая при токе 495 А, никаких нарушений не выявила.

ЛИДЕРЫ И ПОБЕДИТЕЛИ

В номинации «Гербалайф» – за минимум веса при максимуме возможностей – «Топла», «Титан», «Хоппэнерджи».

В номинации «Лучший крутильщик» – «Престолайт формула Эс30», «Пауэр Интернэшнл», «Медалист».

В номинации «Лучший резервист» – за лучшую резервную емкость – «Хоппеке» и «Престолайт формула Эс30» (лучшее состояние поставки), а также «Тюменские батареи» и «Пауэр Интернэшнл» (лучшие показатели по результатам трех циклов).

В номинации «Тандем» – за максимальное совпадение характеристик обеих батарей – «Медалист», «Престолайт формула Эс30», «Пилот».

В номинации «Цена/качество» – «Медалист», «Титан», «Тюменские батареи».

В номинации «Абсолютное первенство» – «Престолайт формула Эс30», «Пауэр Интернэшнл», «Титан», «Медалист», «Тюменские батареи» и «Топла».

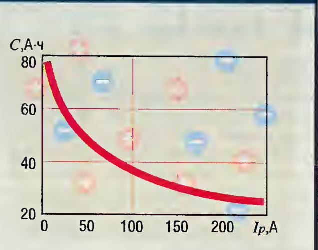
ЛЮБОЙ, ЛИШЬ БЫ СВЕЖИЙ

А теперь подведем итоги. Как видите, в нашем аккумуляторном королевстве обозначились перемены к лучшему. Все современные необслуживаемые батареи, участвовавшие в испытаниях, признаны кондиционными. Откровенных провалов нет: одна модель чуть лучше, другая чуть хуже, но любую, прямо из магазина, можно смело ставить на автомобиль без каких-либо подготовительных операций.

Радует и то, что нет большого разброса показателей у изделий из «первых рук» и покупных. А это значит: все фирмы предоставили товарную продукцию, а не выставочные образцы, да и торговля нынче предлагает покупателям вполне исправный товар от производителя.

НЕ ОШИБИСЬ (наша справка)

На аккумуляторе написано: 75 А·ч. Кто-то посчитает, что сможет «выкачивать» из него по одному амперу в течение 75 часов, либо 75 ампер в течение 1 часа... Ничего подобного! Эта надпись говорит только о том, что в течение 20 часов при температуре 25°С вы можете разряжать свой аккумулятор током, равным 75/20=3,75 А – и не более! При этом в конце разряда напряжение на выводах аккумулятора не должно опуститься ниже 10,5 В. Емкость аккумулятора очень зависит от величины разрядного тока (см. рис.). И если вам захочется разрядить его током, скажем, 150 А, то считайте, что надпись 75 А·ч «превратилась» в 25 А·ч – несколько минут он протянет... Американцы давно считают подобные надписи бесполезными и перестали ими пользоваться. Для них главное – ток.



Зависимость емкости батареи 6СТ-75 от величины разрядного тока при 25°С.

НЕ ОШИБИСЬ (наша справка)

Напряжение и ЭДС – это одно и то же? Не совсем так и даже совсем не так. Любой аккумулятор всегда имеет внутреннее сопротивление, поэтому при заряде батареи напряжение всегда больше, чем ЭДС, а при разряде – всегда меньше. Напряжение зависит от величины тока и внутреннего сопротивления аккумулятора, а ЭДС в основном определяется плотностью электролита.

Какую батарею выбрать? В принципе – любую из представленных в тесте, лишь бы цена устраивала. Если же непременно нужен лидер или для вас имеет существенное значение какой-то отдельный параметр, загляните в раздел «Лидеры и победители».

И, напоследок, пожелание всем изготовителям батарей. Аккумулятор – изделие если уж не скоропортящееся, то уж точно – критичное к сроку хранения. А потому данные о дате выпуска и рекомендованном сроке реализации хорошо бы не утаивать, а указывать на этикетке в явной форме. В нанесенных где попало (даже на днище!) шифрах разберется лишь специалист. Покупателю же нужны «дата выпуска...» и «годен до...» на самом видном месте, как на упаковке с йогуртом. Нынче никому не хочется платить за «прокисший» товар. Да и аккумуляторы куда дороже молочных продуктов. ЗР

/ПРОЙДЕМСЯ ПО РЫНКУ

ПОДКОВЕРНЫЕ ИГРЫ

ЧТО ПОЛОЖИТЬ ПОД НОГИ?

ТЕКСТ / ДМИТРИЙ ЕРЫГИН

Вот были когда-то машины: поверх металлического пола лежали плоские резиновые коврики. Сколько влаги занес в салон – столько и вытекло через дренажные отверстия. В те времена, когда дороги посыпали только песком (без соли), достаточно было вынимать коврики и просушивать их, а затем подметать пол…

Мода на «мохнатые» напольные покрытия внесла свои коррективы, и жизнь автолюбителей усложнилась – ворс имел привычку впитывать растаявший снег и другие жидкости, случайно разлитые в салоне. Бывало, все напольное покрытие приходилось демонтировать для отправки в химчистку. А уж когда дороги зимой начали солить – борьба за чистоту и сухость салона превратилась в приоритетное направление эксплуатации автомобиля. В результате мы покупаем дополнительные коврики, чтобы не пачкать штатный «палас».

Коврики по способу сбора влаги можно разделить на два вида: корытообразные и ворсовые (впитывающие). Для проверки их свойств купили продукцию десяти различных фирм – как универсальную, так и специальную под «Самару».

Метод испытания на профпригодность выбрали простой – проверить, сколько влаги они могут удержать в себе и позволить вынести из машины. На коврики медленно (это важно для изделий, которые впитывают влагу) выливали воду, после чего вынимали их из машины. Влагу из коврика сливали в мензурку и замеряли, сколько осталось. У впитывающих изделий следили за изменением массы с помощью весов. Передним коврикам доставалась доза в 300 г воды, а задним – 200.

Еще было решено немного поиграть в «детство». Зимой под ковриками частенько скапливается влага. Замерзая, она превращает пол автомобиля в каток… А как оценить качество скольжения ковриков на льду? Правильно – покатаемся с горки.

Результаты испытаний по переносу воды можно увидеть в таблице. Коротко отметим: хорошие корытообразные коврики не могут быть легкими, но и тяжесть – далеко не всегда залог удачи. Поэтому при покупке

CANNON PROFILE VELOUR

Приятные на ощупь универсальные коврики предназначены для разных моделей автомобилей. Подгонка – отрезанием лишних кусков ножницами. Сбор влаги возможен только самим впитывающим элементом, расположенным в неглубоком корытце. Комплекты передних и задних ковриков продаются отдельно и стоят, соответственно, 2100 и 1100 рублей. Все очень пристойно, пока вокруг нет грязи – тогда все достоинства превращаются в один большой недостаток. Да и дорого:
цена полного комплекта – **3200 руб.**





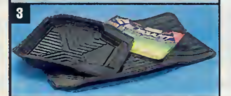
VIO international

Отличаются высоким бортиком и утолщенными стенками, прочно удерживающими форму. Рифленый рисунок дна: вода скапливается между шашечками, не давая промокнуть обуви. Задние коврики способны вместить хоть полведра воды… Обратная сторона с насечкой предотвращает скольжение по полу автомобиля. Хорошие коврики для города, но если занесете на ботинках глину, то вымыть их будет трудно. В комплект входят четыре коврика.
Цена – 600 руб.



«Элегант»

Глубокие мягкие коврики, обратная сторона – рифленая. Подгоняются ножницами под конфигурацию пола разных машин. В целом – просто хорошие коврики.
Цена - 480 руб.



Диашина, ЗАО «Диашина-3», Москва

Двойная окантовка борта коврика, нескользящая обратная сторона. Боковины устойчивые и жесткие, что позволяет хорошо удерживать влагу. Пригодны на все случаи жизни. В комплекте четыре коврика.
Цена - 500 руб.



UNIVERSAL, EVROTEX, сделано в Европе

Впитывающие коврики. Изготовлены из ворсистого полипропилена. Воду впитывают хорошо, но страдают «недержанием» – эдакая недорогая пародия на CANNON. В комплекте четыре коврика.
Цена – 500 руб.



LORD

Универсальные глубокие корыта с высокой стенкой с двойным ребром жесткости – подходят для большинства моделей. Для города – неплохо, а вот вымывать грязь между шашечек тяжеловато.
Цена - 480 руб.



ВАЗ-09, по заверению продавцов, произведены в Казани

Заурядные «постперестроечные» коврики. Если выливать влагу, не дожидаясь наполнения, то, в общем, сойдет. Зато остатки грязи удаляются легко. В комплекте пять ковриков.
Цена - 370 руб.



РЕЗУЛЬТАТЫ ИЗМЕРЕНИЙ МАССЫ КОВРИКОВ И ИХ ПРОВЕРКИ НА «ВЛАГОУДЕРЖАНИЕ»

Фото	Масса комплекта, г	Масса переднего коврика, г	Масса заднего коврика, г	Масса воды, пролитой из переднего коврика, г	Масса воды, пролитой из заднего коврика, г
1	6500	2100	1150	0	0
2	8500	2950	1300	5	0
3	7100	2300	1250	20	5
4	7500	2300	1400	30	10
5	1800	600	300	0	0
6	7500	2400	1350	120	5
7	8000	2750	1250	130	10
8	7150	2500	950	150	20
9	2960	1000	480	180	20
10	8350	2600	1400	210	10



8

«Спутник», ОАО «Могилевский регенераторный завод»

Дешево и сердито. Переносить в этих ковриках воду неудобно, но грязь смывается отлично. В комплекте пять ковриков.

Цена - 300 руб.

обратите внимание на боковины: желательно, чтобы они были повыше и потолще, а также имели двойное ребро жесткости сверху. На дне хорошего коврика должна быть литая решетка (или шашечки), чтобы влага скапливалась ниже ее уровня – это защитит обувь от промокания.

С впитывающими ковриками ситуация еще интереснее. Скажем, «Каннон» поглотил все, что на него налили, и уже через полминуты никаких следов от воды не осталось. Но стоило его вынуть из машины и повесить вертикально на веревку, как секунд через двадцать появилась ровная струйка, стекающая с коврика на землю. С «Универсалом» картина иная: вода в коврике растворилась примерно через минуту. А еще минуты через три вода потекла наружу, и за десять минут коврик похудел на сто граммов. А если бы он лежал в машине?

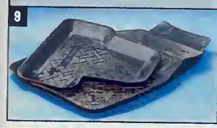
По поводу скольжения тоже есть о чем сказать. Лучше всего кататься с ледяной горки на польских ковриках. На следующее место могут претендовать «Спутник», «Спутник-2», ВАЗ-09. На остальных, конечно, тоже можно прокатиться, но только с крутой горки, да и удовольствия уже не получишь.

Дачники, которые ездят на машине только летом, могут сэкономить: им можно смело рекомендовать самые дешевые коврики. Но тем, кто ездит круглый год, лучше не ошибаться. ЗР

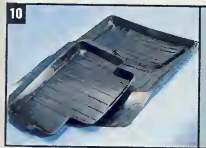
Без наименования, изготовлено в Польше

Сделаны из пластика. Очень жесткие. Шипами с нижней стороны можно поранить руку, но даже такие выступы не препятствуют скольжению. Моются легко. А в целом – так себе.

Цена - 350 руб.



9



10

«Спутник-2», по заверению продавцов, – нижнекамского производства

В целом аналогичны «Спутнику» и ВАЗ-09. Больше отметить нечего. В комплекте пять ковриков.

Цена - 400 руб.

/КОЛЕСО

ИСКРА СТАНЕТ МОЩНЕЕ



Компания «ДиГ», с 1995 года выпускающая высоковольтные провода под торговой маркой «Цезарь», дополнила линейку продукции комплектом проводов с пониженным сопротивлением (1 кОм/м). Они обеспечивают повышенную энергию искры, при этом хорошо защищая бортовую электронику от помех. Центральная жила провода представляет собой витую нить из нержавеющей стали (5000 витков на метр) в двойной изоляции. Все провода «Цезарь» изготовлены из импортных комплектующих и по надежности не уступают зарубежным аналогам, а дешевле на 10–20%.

Российским автомобилистам предстоит знакомство с торговой маркой «Бизол» из Германии (Bizol). Продукция, сертифицированная Госстандартом РФ, включает моторные, трансмиссионные и промышленные масла, добавки в топливо и масло, а также антифриз. Ассортимент продуктов «Бизол» рассчитан на любые модели, встречающиеся в России. Представляет их эксклюзивный дистрибьютор – фирма «Аутлер».

КРЫШКА С ПЕЧАТЬЮ

Крышки распределителей зажигания ставропольского завода автодеталей «Цитрон» на поверку частенько оказываются «левыми» – под известную марку гримируются «подпольщики». Не каждый покупатель сразу сообразит, что вместо медных контактов в изделии использован более дешевый алюминий, а корпус может загореться чуть ли не от подкапотной температуры. Для защиты от подделок «Цитрон» начал маркировать свои изделия по-новому – вместо самоклеящихся этикеток теперь применен метод тампопечати: информация наносится краской. Технология дорогая, а потому до поры до времени недоступная для поддельщиков. Что касается стоимости крышек с печатями, то она составляет примерно 20–25 руб.

ЕГОРЬЕВСКИЕ ДЕБЮТЫ

Список продукции Егорьевского завода асбестовых технических изделий (ЕзАТИ) дополнили новые позиции. В их числе – прокладки головки блоков для двигателей ЗМЗ-402, 405 и 409, которые не дают усадки, а значит, нет необходимости подтягивать головку в процессе эксплуатации. Успешно прошли испытания новые безасбестовые колодки для дисковых тормозов автомобилей ВАЗ, ГАЗ и ЗИЛ. В состав их накладок входят арамидные волокна, порошковый каучук и другие компоненты, которые повышают эффективность торможения, снижают нагрев и износ диска. Новые колодки поступят в продажу в начале следующего года. Отметим еще, что комплекты задних колодок для автомобилей ВАЗ уже несколько месяцев на заводе упаковывают в картонные коробки (фото). Правда, на рынках и в магазинах их продают и «вразнобой».



МАТЕРИАЛЫ РУБРИКИ ПОДГОТОВИЛ / МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

ПРИШЕЛЬЦЫ С «ОРИОНА»

НОВЫЕ АНТИРАДАРЫ, АНТЕННЫ И ЗАРЯДНЫЕ УСТРОЙСТВА ИЗ ПЕТЕРБУРГА

Есть изделия, у которых устойчивый спрос «при всех властях» – всегда хочется и приемник послушать, и аккумулятор подзарядить, и штрафа избежать... Как раз такие новинки и предлагает петербургское научно-производственное предприятие «Орион».

G-215 (фото 1) – это довольно симпатичный радар-детектор, назначение которого – обнаруживать милицейские радары, работающие как в «привычном» X-диапазоне (10,525 ГГц), так и в новомодном K-диапазоне (24,150 ГГц). Изделие ценой 350 руб. имеет раздельную индикацию для указанных радаров – причем и звуковую, и световую. Поскольку у сигнала K-диапазона малое время излучения – примерно 0,15 с, то и реагировать на него нужно быстрее. Чтобы привлечь внимание водителя, применена функция Long ringer («Долгий звонок»), повышающая длительность индикации до двух секунд. Разработчики считают, что в России они сделали это первыми.


1

Радар-детектор управляется двумя клавишами – City и Mute. Первая поочередно переключает прибор между режимами «Город» и «Трасса», вторая предназначена для приглушения звукового сигнала. Изготовители отмечают, что G-215 вообще не создает каких-либо излучений и радиопомех, являясь «экологически чистым приемником СВЧ-излучения».

Активные антенны от «Ориона» выпускают в едином обличье (фото 2), но с разными способностями – «укавэшные» и всеволновые. Впрочем, цена едина – примерно 53 руб. С такими антеннами изготовители обещают уверенный прием радиостанций в городских и пригородных районах в радиусе 110–130 км от «эпицентра». Обещанный коэффициент усиления – не хуже 30 дБ.


2

Прибор, показанный на фото 3, имеет примелькавшуюся внешность – изделия в подобных корпусах путешествуют по нашим прилавкам много лет. Однако под старой одежкой порой скрываются новые мозги. Привычный набор функций – это вольтметр, тахометр и, скажем, таймер. А вот изделие BEST AK-4 предназначено для автомобилей ГАЗ с системами впрыска, а потому добавляет к указанному перечню мгновенный и общий расход топлива, температуру двигателя, коды неисправностей, позволяет корректировать угол опережения зажигания, обнулять счетчик неисправностей и т. п. Аналогичное изделие для вазовских машин называется BEST AK-5. Стоимость – соответственно 400 и 350 руб.


3

На фото 4 – «зарядно-предпусковое устройство Striver» модели PW325. За свои 570 руб. изделие поможет зарядить любую двенадцативольтовую батарею, в том числе – даже полностью разряженную, обеспечивая ток зарядки до 15 А. Предусмотрены как ручной, так и автоматический режимы зарядки, кроме того, изделие может помочь аккумулятору при пуске двигателя и готово поработать обыкновенным источником питания. В данной модификации предусмотрен стрелочный амперметр – другие модели отличаются наличием электронных указателей, а также меньшей силой тока. Масса PW325 – 910 г. Кстати, для увеличения силы тока допускается подключать подобные изделия параллельно друг другу.



4

О практических достоинствах представленных приборов говорить преждевременно, но так бывает всегда, когда на прилавках появляются новинки.

«ДАЛЬНОБОЙЩИКИ» С «ЦИТРОНА»

НОВЫЙ ВОЗДУШНЫЙ ФИЛЬТР ДЛЯ КАМАЗОВ



Легковушки легковушками, но нужно же и о грузовиках кому-то позаботиться... Ставропольский завод автодеталей «Цитрон» освоил выпуск воздушных фильтров для грузовиков из Набережных Челнов. Название новинки емкое и солидное – «Дальнобойщик». Основное его отличие от других подобных изделий – импортная фильтровальная бумага от немецкой фирмы Hoollingworth&Vose Company, имеющая, как утверждают изготовители, специальную водоотталкивающую пропитку и повышенную пылеемкость. Благодаря этому фильтр должен прослужить в полтора раза дольше, чем аналогичные изделия из «простых» материалов. Да, еще обещано снижение расхода топлива на 10% – но это, надо полагать, тонкий юмор...

Цена «Дальнобойщика» – примерно 150 руб.

МЕБЕЛЬ ИЗ САЛОНА

КОМФОРТАБЕЛЬНЫЕ СИДЕНЬЯ НА ЗАКАЗ



О минусах штатных автомобильных сидений говорилось не раз – невольно хочется узнать об альтернативных вариантах – например, изделиях нижегородского ООО «Студия автомобильной моды Мобил-Салон».

Заменить свое сиденье на фирменное здесь можно тремя путями. В первом случае с машины снимают родное сиденье - разбирают, рихтуют, усиливают «хребет», заменяют кронштейн и т. п. Стоит это примерно 600–700 руб. Если есть желание заодно заменить тканевую обивку, готовьте еще 500 руб. Итого – примерно 1100–1200 руб. за капремонт износившегося «седалища».

Второй вариант – своего рода «капремонт с перепланировкой». Снятое с вашей машины сиденье подгонят под вашу фигуру – оно приобретет более удобную форму, появятся дуги боковых поддержек и т. п. Такая работа обойдется около 1700 руб. Само собой, обивка сиденья будет из материалов, согласованных с вами, – выбирайте хоть кожу, только не забудьте уточнить, во что это обойдется. Ну, а третий вариант – это сиденье как запчасть: ничего снимать не надо – просто приходишь и покупаешь готовое изделие. Цена – примерно 2000–2500 руб.

Из плюсов новых сидений отметим прочный каркас, прошедший полигонные испытания, надежный механизм откидывания спинки, удобную опору для позвоночника. Кстати, форма спинки передних сидений освобождает место для коленей пассажиров, сидящих сзади. Сиденье может быть дополнено пневматической подкачкой поясничной зоны спинки и выдвижной подколенной частью подушки. Есть и забавные предложения – спинка и подголовники нижегородских сидений содержат многочисленные ниши: хоть документы прячь, хоть пистолет – кому что. Кстати, такие сиденья можно заказать не только под любой автомобиль, но и, скажем, для летательного аппарата… Что до внешнего вида, то это – дело вкуса.

ГОЛОСИСТЫЕ ДВЕРИ /МАЛЕНЬКИЙ ОРКЕСТРИК

ПОДБИРАЕМ И МОНТИРУЕМ АКУСТИКУ

ТЕКСТ / АЛЕКСАНДР ПЕНЬКОВ

Помечтав о привлекательных перспективах типа чейнджеров и проигрывателей MP3, возвращаемся к первоначальной задаче. Напомним: хотелось нам добиться максимально возможного качества звучания при минимальном ущербе бюджету. Нехватку наличных не возбранялось компенсировать приложением подручных средств и умелых рук. Что ж, продолжим путь к цели.

В статье «Звук бюджетного окраса» (ЗР, 2002, № 4) мы уже размышляли о том, как улучшить звучание «автомузыки», обойдясь вовсе без капиталовложений. Занятие увлекательное, но увы: было заранее ясно, что дальнейший прирост качества все же потребует некоторых финансовых вливаний. А самое сложное, самое главное и самое трудоемкое в любом автомобильном «оркестрике» можно объединить одним термином – акустика. Именно ее желательно сделать, как говорится, раз и навсегда – она будет востребована при любом раскладе сил. Этим и займемся – начнем с фронтальной акустики. А финансовую планку установим на отметке 100 долларов.

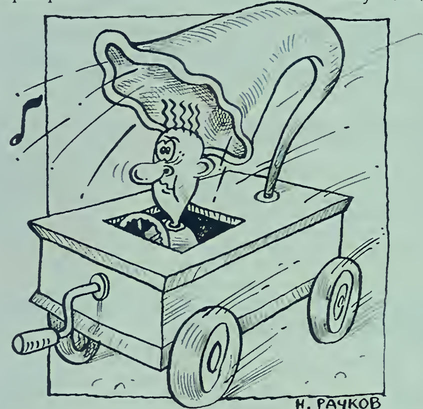
ВСЕ ДЛЯ ФРОНТА

В дверях современных переднеприводных ВАЗов уже предусмотрены неплохие штатные места под акустику – именно туда обычно прикручивают динамики диаметром 13 см умельцы из автосалонов. А мы торопиться не будем.

Дело – не в размере. Конечно, 16 см лучше, чем 13, но подробнее об этом чуть попозже. А пока отметим: даже 13-сантиметровые динамики смогут зазвучать так, чтобы испортить настроение завистливому соседу. Только для этого ни в коем случае нельзя прикручивать их «в лоб» к дверным потрохам. В первую очередь это относится к дешевеньким изделиям, которыми одаривают хитрые дилеры при «предпродажной подготовке». А почему?

Да потому, что динамик нужно устанавливать только на ровную и плоскую поверхность – наличие ребер жесткости и выштамповок противопоказано ему по определению. Попытки силой притянуть динамик к штатным дыркам обязательно перекосят нежную конструкцию, что приведет к заметным искажениям его голоса. И хотя понятно, что при этом штампованные «корзинки» ширпотребовских акустических систем сдадутся гораздо быстрее, чем литые каркасы именитых изделий, не стоит портить жизнь ни тем, ни другим. Тем более, что проблему можно решить с помощью пары кусков фанеры…

Простейший способ получить требуемую плоскость – вырезать из подходящей деревяшки кольцо-проставку толщиной от 6 до 20 мм. Конкретные размеры вычислить несложно – габаритные шаблоны для «самоделкиных» придаются в комплекте с динамиками, а толщину проставки определяем по месту: динамик нужно максимально удалить от поверхности дверного стекла, но не выйти при этом за границы наружной обшивки двери.



Можно, конечно, и выйти, но такая работа требует отдельного описания. Сегодня постараемся обшивку не трогать.

Подготовленную проставку хорошо бы пропитать олифой или покрасить, чтобы не сгнила раньше времени. А если в хозяйстве найдется герметик, стоит обработать им посадочные места в двери – щели нам не нужны. Теперь на гладенькую поверхность ставим динамик.

...А КАКОЙ?

Здесь-то и понадобятся припасенные денежки – предстоит купить хорошие компонентные динамики с высокой отдачей. Вариантов довольно много – от необъятного множества изделий независимых производителей до продукции фирм-гигантов Sony, JVC, Alpine, Pioneer, Clarion, Kenwood и т. д. Возьмем на себя смелость порекомендовать следующие три: MTX T 3.5e, MB QUART DSC 213 или Morel Millenium 5. Все – достойные двухкомпонентники, краснеть за них не придется. В комплекте – «пищалочки», НЧ/СЧ-динамики и кроссоверы (напоминаем, что так называют разделительный фильтр, через который динамики подключают к усилителю). «Пищалочки» из комплекта поставим на стойки ветрового стекла, чуть отвернув их от слушателя – как правило, этот нехитрый прием срабатывает сразу, без дальнейших подстроек и перестановок. А кроссовер лучше приладить не внутри двери,

а под «торпедо» – там климат лучше. Но в любом случае постарайтесь вскрыть коробочку с этим самым кроссовером и промазать выводы радиоэлементов термоклеем – хуже не будет.

Заговорив про клей, мы невольно вспомнили про одну важную технологическую операцию, которую чуть было не упустили из виду. Поскольку передние двери машины превращаются в... корпуса колонок, их необходимо вибродемпфировать.

«КЛАССИЧЕСКОЕ» РЕШЕНИЕ

Обладателям «жигулей» аналогичные музыкальные проблемы покажутся чуть менее сложными – все дело в дверях. Это на моделях от 2108 и далее они непростой формы, а на «классике» – плоские. А раз так, то и возни меньше. Более того, есть шанс отличиться: в такие двери легко пристроить не только 13-, но и 16-сантиметровые динамики! Конечно, первые разместить проще, они влезают чуть ли не в любое свободное место, но возможность добавить по нескольку «дюймов музыки» в каждую дверь упускать не стоит. В остальном, как говорится, смотри параграф первый.

САМАРСКИЕ НАПЕВЫ

Возвращаясь к «восьмеркам» и «девяткам», посоветуем их владельцам ни в коем случае не запихивать динамик выше подлокотника. Влезть он влезет, а вот разгуляться ему будет негде: все его труды достанутся вашим локтям...

Тот, кто ну очень не хочет копаться во внутренностях дверей, попытается схалтурить. На «Самаре» с «высокой» панелью можно задействовать ее штатные места. Повозиться все равно придется, чтобы заткнуть подходящим мягким материалом все щели и дыры, создавая динамикам герметичный объем. Результат окажется... скажем так, на два порядка хуже, чем при доработке дверей, но лучше, чем «ничегонеделание». К тому же этих динамиков не будет видно снаружи.

А как же упомянутое выше вибродемпфирование и прочие тонкости? Обязательно о них поговорим, но – в следующий раз. ЗР



ТЕКСТ / АЛЕКСАНДР БУДКИН
ФОТО / ГЕОРГИЙ САДКОВ

ПОСМОТРИ МНЕ В ГЛАЗА

/ВЫБИРАЕМ С УМОМ

МЛАДШИЙ СРЕДНИЙ КЛАСС ПО-КОРЕЙСКИ

Перед нами «КИА-Шума II» – машина 2002 модельного года. От своей предшественницы – первой «Шумы», появившейся пятью годами раньше (1997), отличается весьма заметно. Машина изменилась внешне, смотрится элегантнее предшественницы как снаружи, так и внутри. Получила три силовых агрегата объемом 1,5; 1,6 и 1,8 л – все четырехцилиндровые 16-клапанные. Сразу бросаются в глаза новые фары. Теперь вместо двух пар «глаз» осталось лишь два блока оптики, конечно, большего размера.






ТОВАР ЛИЦОМ

Корейские машины всегда привлекали невысокой ценой. Не исключение и новая «Шума». Как правило, выбирать приходится из перечня уже ввезенных машин в конкретных комплектациях. Пробежимся по списку и мы.

Почти все «шумы» оснащены кондиционером, гидроусилителем руля и электропакетом. С наименее мощным полуторалитровым двигателем и небольшим набором дополнительного оборудования (подогревом сидений, иммобилайзером, аудиоподготовкой) КИА предлагают за $11 300. А с мотором помощнее – 1,6 л, но без дополнительных «наворотов» автомобиль можно купить уже за $11 400 (седан «Сефия» обойдется и того дешевле – $10 500). Если же добавить ко всему перечисленному противотуманки, CD-ресивер, вставки под дерево, выйдет $12 060. Дополнить подушкой безопасности и АБС – $12 700. Наконец, замахнуться на кожаный салон – $14 800. Впрочем, вместо кожи можно заплатить за мотор 1,8 л. С теми же кондиционером, усилителем руля, электропакетом, противотуманными фарами, центральным замком и одной подушкой (без АБС) самая мощная «Шума» будет стоить $13 390. Именно такая нам и досталась. С установленной АБС, второй подушкой безопасности и вставками под дерево – $13 990. Хотите все по максимуму и на литых дисках – готовьте $14 990.

ЧТО ВНУТРИ?

Как правило, интерьер любого автомобиля несет в себе черты национального автопрома. Свои особенности имеют немецкие, японские машины и, конечно, корейские. Поэтому многое, что встречаешь в новом автомобиле, будто уже знакомо. В «Шуме II» почти родными показались рулевое колесо, подрулевые переключатели, некоторые второстепенные органы управления – например, зеркалами, стеклами, климатической установкой. В то же время очевидны изменения. Дизайн передней панели оказался немного строже, чем мы ожидали, да и само исполнение многих кнопок больше похоже на «германию», чем на «корею». Что говорить – приятно. Правда, есть к чему придраться.

Хотя рулевое колесо очень похоже, например, на то, что стоит в «Спортидже», звуковой сигнал зачем-то вывели на две небольшие кнопки, а-ля ГАЗ-3110. Решение это не самое удачное – руль-то иногда приходится крутить с перехватом. Можно пожаловаться и на расположение двух кнопок на панели – справа от руля. Замысел понятен – хотели разместить ближе к правой руке водителя. Но не учли, какого он может быть роста и как отрегулирует руль по высоте – кнопки эти порой оказываются закрытыми самим рулем. Когда привыкнешь, наверняка будешь попадать в нужную кнопку на ощупь. Но пока…

Кстати, о регулировках. Руль можно поднимать-опускать, подушку водительского сиденья – тоже, правда, по частям – переднюю и заднюю отдельно. Получается не столько регулировка сиденья по высоте, сколько поиск удобного угла наклона нижней подушки, что, впрочем, тоже приемлемо. Сами сиденья довольно большие, готовы разместить человека «выше и больше среднего». В общем, спереди – удобно.

Пересаживаемся назад, и здесь нас ждет маленький, но неприятный сюрприз. В угоду дизайну и желанию придать хэтчбеку облик седана, конструкторы опустили заднюю часть крыши… на голову пассажирам. В то же время места в ногах оставлено столько, что даже высокому человеку есть куда «сползти». Просто задним пассажирам не нужно «садиться вертикально».

Вот добрались и до багажника. Очевидно, у хэтчбека здесь дела обстоят куда лучше, чем у седана, под который он маскируется. Грузить удобнее и трансформация задних сидений дает куда больший эффект. Словом, одни достоинства. Да, пятая дверь и лючок бензобака, как и положено современным автомобилям, открываются с места водителя.





КАК ЕДЕТ?

Повадками машину, видимо, старались наделить почти кошачьими. Подвеска мягкая, может, даже и по меркам корейских машин. Предлагает спокойствие и комфорт на умеренных скоростях и хороших дорогах. Почти полностью сглаживает мелкие неровности, стыки в асфальте. Неплохо справляется с одиночными ямками и выступами небольших размеров. А вот «волны» не любит. На длинных – начинает слегка покачивать: дескать, забываться не надо. На средних – появляется раскачка с носа на корму. А если водитель и тут не понял, что надо немного сбросить газ, на коротких волнах его ждут совсем неприятные ощущения. Машина, как говорят в таких случаях, «заточена» под спокойную езду, по крайней мере там, где давно не было дорожников.

Зато водителя с умеренными амбициями она готова радовать комфортом. Совсем не «острый» по теперешним меркам руль, на редкость удобная большая полка под левую ногу, для желающих есть подлокотник. Не нужен? Зафиксируйте его в вертикальном положении и забудьте. Расслаблению в пределах допустимого помогут и нежесткие сиденья.

Передаточные числа коробки передач будут особенно удобны при езде по трассе. Но в городе водителю трансмиссия может показаться длинноватой. Разгон до «сотни» с газом на второй, вполне привычный на машинах с 2-литровым мотором, кажется слегка затянутым, если двигатель чуть меньшего объема. Впрочем, это свойственно многим современным машинам – дань экологии.

Мотор не слишком рьяно откликается на просьбу разогнаться, пока стрелка тахометра не доползет хотя бы до двух тысяч оборотов. После этого рубежа он довольно скоро просыпается и готов нести вас вперед все быстрее. К четырем тысячам – уже сам рвется в бой, правда, становится при этом шумноват. Как и подвеска, он приятен при «обычной» езде – без натягов или раскручивания до красной зоны.

На проселке надо быть аккуратнее. Хотя большая «лыжа» и закрывает коробку передач, картер двигателя, расположенный правее, уязвим. А дорожный просвет у «Шумы» самый обычный для иномарки.



ПОРТРЕТ С ОДНОКЛАССНИКАМИ

Одноклассники, как обычно, более или менее породистые, с кузовами хэтчбек или седан. В зависимости от этого будет разной и цена. Но часто приходится выбирать не только по типу кузова, размеру и цене, но и по распространенности модели на нашем рынке.

«Хёндэ-Элантра». 1,6-2,0 л; 79-104 кВт. Цена - от $14 990.

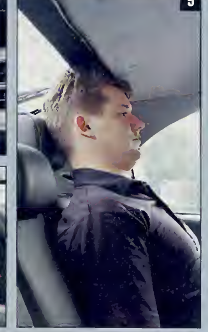
«Мицубиси-Каризма». 1,6-1,8 л; 76-90 кВт. Цена - от $14 490.

«Рено-Меган Классик». 1,4-1,8 л; 70-85 кВт. Цена - от $12 800.















ИНТЕРЕСНАЯ ДЕТАЛЬ

1. Площадка под левую ногу расположена на редкость удобно, да и ход педали сцепления относительно невелик. Это, кроме прочего, упрощает поиск удобной посадки людям небольшого роста.
2. Под потолком разместился футляр для очков. Полезная мелочь.
3. Подлокотник фиксируется в поднятом положении. Это очень удобно: по нашим наблюдениям, примерно половина водителей у нас пользуется им на ходу. Остальным он мешает действовать рычагом коробки.
4. Подстаканники с нехитрой регулировкой могут надежно фиксировать от болтанки тару разных размеров.
5. Конструкторы «Шумы» оставили мало места для головы задних пассажиров, но сделали большой запас для ног. Выход понятен – сползать пониже. Кстати, рост этого пассажира – всего 175 см.
6. Воздухозаборник расположен высоко.

KIA SHUMA

Снаряженная/полная масса – 1115/1590 кг; длина х ширина х высота – 4425x1710x1410 мм; максимальная скорость – 196 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч – 10,6 с; мощность – 84 кВт/114 л. с.; крутящий момент – 160 Н·м; объем багажника – 440/780 л; расход топлива (город/шоссе/средний) – 12,2/7,2/9,0 л/100 км.

ЦЕНЫ НА ЗАПЧАСТИ И ТО, долл. США

ТО 1500 км	40
ТО 10 000 км	60
ТО 20 000 км	100
Фильтр масляный	7
Фильтр воздушный	13
Фильтр топливный	12
Колодки тормозные передние	32
Колодки тормозные задние	42
Ремень генератора	8
Ремень ГРМ	50
Амортизатор передний (стойка)	70
Амортизатор задний	80
Рулевая рейка	н. д.
Бампер передний	280
Бампер задний	320
Капот	220
Крыло переднее	100
Дверь передняя	270
Дверь задняя	260
Крышка багажника	н. д.
Ветровое стекло	145
Фара в сборе	138
Фонарь задний	100
Стоимость нормо-часа работ	23





СЕРВИС

Автомобили становятся все сложнее и потому в обслуживании и ремонте все больше трудоемких операций, требующих квалифицированного исполнения. В то же время конструкция все лучше приспосабливается для простых операций. При кажущейся тесноте моторного отсека «Шума» оставляет легкий доступ ко многим важным в эксплуатации точкам. Не составит труда подтяжка ремня генератора или замена мотор-редуктора стеклоочистителя, легко доступно большинство датчиков системы впрыска, не нужно изгибаться, чтобы поменять предохранитель или тянуть пассатижами упрямые резинки, если надо, снять-поставить корпус воздушного фильтра. В этом смысле можно брать пример и с корейцев.

АВТОМОБИЛЬ ПРЕДОСТАВЛЕН ФИРМОЙ «АВТОМИР». ИНФОРМАЦИЯ О ПРОДАЖЕ – В РАЗДЕЛЕ «ЦЕНЫ ДИЛЕРОВ».

ОСЕННИЕ «ВЕКТРЫ»



На российские дороги наконец-то вышел новый «Опель-Вектра», третье по счету поколение одного из самых популярных немецких автомобилей. Пока предлагают только седаны с двигателями 1,8 и 2,2 л мощностью 90 кВт/122 л. с. и 108 кВт/147 л. с. Меньший по мощности мотор комплектуют лишь механической коробкой, с бо́льшим возможен и пятиступенчатый «автомат» с режимом последовательного ручного переключения. Новая «Вектра» не только больше предшественницы, но и богаче в стандартной комплектации: активные подголовники передних сидений, система управления IDS, объединяющая АБС, противобуксовочную систему и систему стабилизации; а еще – «самый широкий салон в классе». При цене от 18 700 долларов это неплохой шанс встряхнуть гегемона российского рынка в сегменте «D» – «Фольксваген-Пассат».

НА НАШЕМ РЫНКЕ ПОЯВИЛАСЬ гамма смазочных материалов под новой торговой маркой «Авро» (AVRO). Немецкая фирма AVO-OIL, кроме смазочных материалов для автомобилей, предлагает гидравлические масла, консистентные смазки, специальные продукты для аэродромной техники.



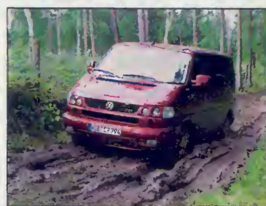
«АТЛАСНЫЙ» СЕРВИС

Шведская компания «Атлас Копко» завоевала признание как производитель мощных промышленных компрессоров. Теперь ее уникальный опыт и современные технологии реализованы в компрессорах новой серии – GX. Они предназначены для малых предприятий, в том числе автосервиса. «Атлас Копко» намерена продавать компрессоры этой серии через дистрибьюторов, торгующих различным оборудованием и материалами для авторемонта.



Петербургская компания «Топливные системы», известная торговой маркой «Пекар», освоила производство насосов системы охлаждения для переднеприводных ВАЗов. Из особенностей конструкции отметим пластмассовую крыльчатку, специальные подшипники вала, гальваническое покрытие корпуса – отразится ли это на надежности? Разработчики отвечают утвердительно…

ОТ ИНДЕЙЦЕВ К РОССИЯНАМ



В Москве в «Диверс моторс» начались продажи «Фольксвагена-Мультивэн» в исполнении «Панамерикана». Этот полноприводный семейный микроавтобус прославился в 1999 году рекордным пробегом от Аляски до Огненной Земли за пятнадцать с половиной дней. Модификация приспособлена к дальним путешествиям: индивидуальные кресла среднего ряда легко разворачиваются – на привалах можно уютно посидеть за откидным столом. Стоит удовольствие недешево – 72 000 евро.

Ставропольский завод автодеталей «Цитрон» начал выпускать воздушный фильтр панельного типа «Цитрон-Лада» для автомобилей ВАЗ «десятого» семейства с впрысковыми двигателями. Для этого на предприятии пустили новый цех, установили новейшую немецкую высокопроизводительную линию, освоили гофрирование. Из особенностей конструкции отметим двухступенчатый рельефный металлический каркас из луженой стали, а также примененный для уплотнения импортный полиуретан. Фильтр испытан в НАМИ. Цена новинки – 58 руб.

Не всякий сварочный аппарат справится с непривычными сплавами и сталями… А вот Wielandr+Schill PU280A от компании «Барклай Холдинг» должен справиться. Он работает с алюминиевыми и медными сплавами, с высокоуглеродистыми и нержавеющими сталями, создавая ремонтные сварные соединения, не уступающие заводским. Если уж не повезет в дороге, то пусть хоть с ремонтом проблем будет поменьше…

ПО ЕВРОПЕЙСКОМУ ОБРАЗЦУ

Именно так намерена строить отношения с клиентами известная столичная фирма «Авто'кей». Отныне ее деятельность не ограничивается продажей и обслуживанием автомобилей – она готова избавить водителя от проблем, возникающих в дороге. Теперь каждый покупатель становится членом Клуба поддержки автовладельцев и получает право на ряд преимуществ и льгот. Срочный вызов примут техпомощь и служба эвакуации, юристы дадут консультацию или выедут на место происшествия. А начинающим порой достаточно толкового совета – для этого у телефона дежурит специалист по «матчасти». Все эти услуги поистине бесценны – в том смысле, что членство в Клубе для клиентов «Авто'кей» бесплатное.

ПАПА, КУПИ МНЕ «ПОРШЕ»!

А почему бы и не купить ребенку «Порше»? Скажем, «Порше-911» от легендарного экипажа «Вальволин Рэйсинг»… Для этого можно совместить приятное с полезным и приобрести упаковку любого моторного масла «Вальволин» – хоть «синтетику», хоть «полусинтетику». Масло – папе, а коллекционную модель упомянутого автомобиля – ребенку. Само собой, за модель платить не придется – таковы условия осенней акции, проводимой корпорацией «Примула», представляющей «Вальволин» в России.



/ФЕСТИВАЛЬ

НА ВОЛНЕ ПАМЯТИ

«ЭКЗОТИКА-2002» – СМЕНА ПОКОЛЕНИЙ



ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ
ФОТО / АЛЕКСАНДР ПОЛУНИН, АЛЕКСАНДР САДОВНИКОВ

На стоянке перед въездом на Тушинский аэродром в Москве «дачная», с обширным багажником на крыше, «четверка» расположилась бок о бок с чопорным «Бентли». А на самом поле обвешанная, как новогодняя елка, «красивостями» «Ока» мирно соседствовала с великолепно отреставрированным «Майбахом». Это – «Экзотика» – шумная и сумбурная, эклектичная и народная, немного обалдевшая от палящего зноя, пива и… как никогда, интересная.

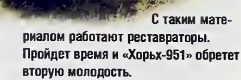
Мало кто ожидал, что представляемый здесь из года в год «дежурный» набор экспонатов вдруг взорвется неожиданными премьерами – такими, которые дают счастливую возможность прикоснуться к истории автомобиля. И не по-книжному, а ощущая дыхание времени, скажем, через причудливые изгибы крыльев, к которым можно притронуться, через воздух кожи и дерева салонов, которым можно подышать.

Московскому фестивалю нынче стукнуло шесть лет. «Экзотика» – не только «колеса», а еще и летопись прошедшего века – история взаимоотношений автомобиля и нескольких поколений наших автомобилистов…

Романтические 30-е – первый золотой век автомобиля. Вот представители народных машин: простенький, тесный, но обаятельный «БМВ-Дикси» – немецкий потомок английского «Остина» и миниатюрный кабриолет НСУ-ФИАТ 500 – германская версия знаменитого итальянского «Тополино». По соседству высокая экзотика – гоночный французский «Делаэ-135 MS» – 140 породистых «скакунов» под капотом и изящный «Мерседес-Бенц 230», помнящий еще страшные времена расцвета «тысячелетнего рейха».



Одна из самых заметных премьер «Экзотики» – герой спортивных трасс «Делаэ-135 MS» 1936 года с 3,6-литровой «шестеркой», позволяющей развивать 150 км/ч.



С таким материалом работают реставраторы. Пройдет время и «Хорьх-951» обретет вторую молодость.

Во второй половине 40-х такие машины поражали наших дедушек комфортом, надежностью, красотой. Для кого-то из вчерашних солдат трофейный автомобиль впервые дал возможность стать «частником».

Немного машин с тех пор сохранилось в первозданном виде. Увы, теперь на «Экзотике» почти не увидишь тех, кто прожил с авто полвека, сумев поддерживать его на ходу, почти не используя современные узлы и детали. Потомки первых владельцев относились к наследству проще: пристраивали под капоты моторы «Волги» и «газона», под кузов – новые мосты, а в салон – «москвичовские» и «жигулевские» сиденья. Кузова перекрашивали (в последние годы все больше металликом, запасы которого у «реставраторов», похоже, неиссякаемы) и «украшали» хромом.

Но времена, когда «старичок» служил единственным транспортным средством деду, отцу, а затем и внуку, к счастью, уходят, да и «реставрация» путем имплантации современных узлов, похоже, уже не в моде. Нынче на «Экзотике» дебютировали несколько профессионально восстановленных машин родом из 30-х. Качество работы их реставраторов способно привлечь внимание даже на солидных международных выставках.

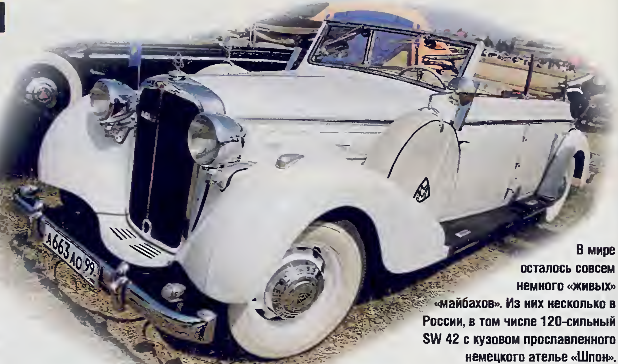
Машины 40–50-х совсем недавно числили не заслуженными ветерана-

В 1933–1936 гг. было сделано чуть больше 3500 «мерседес-бенцев 290» на стандартном (не удлиненном) шасси. Этот «кабриолет В» восстановлен мастерской «Техноклассика».



ми, а просто престарелыми тружениками. Где-нибудь в глубинке четыреста первые «москвичи» и «победы» и сегодня неторопливо возят своих владельцев по будничным делам. Еще пару лет назад в Тушине стояли длинные ряды разрушаемых ржавчиной, неухоженных машин. Нынче таких почти нет. Лицо сегодняшней «Экзотики» – аккуратно, близко к оригиналу, восстановленные отечественные автомобили.

Рядом с ностальгическими «волгами» и ЗИМами шикарные заокеанские гости – свидетели эпохи, когда мы верили, что скоро «догоним и перегоним Америку». Отпрыски тех, кто с замиранием сердца рассматривал абсолютно недоступные «кадиллаки» и «форды» на московской выставке 1959-го, до дыр залистывал красочные заморские проспекты, сегодня привозят в Россию и выкатывают на всеобщее обозрение те самые дорожные крейсеры. Необъятные мягкие диваны, гигантские моторы, увенчанные огромными «шляпами» воздушных фильтров, и килограммы хрома, блестящего на сегодняшнем московском солнце, как некогда на калифорнийском.



В мире осталось совсем немного «живых» «майбахов». Из них несколько в России, в том числе 120-сильный SW 42 с кузовом прославленного немецкого ателье «Шпон».



Бабушка нынешней «Шкоды» – «Фелиция» 1959 года.

Стопроцентный американец – «Шевроле-Импала» 1958 года – 8 цилиндров, 6 литров, 250 «лошадей».



зрителей полноприводным монстром с кузовом «Волги» или оглушить публику сверхмощной самодвижущейся аудиосистемой. Но далеко не всех это волнует.

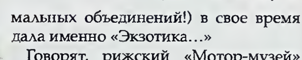
Те, кому сам по себе автомобиль все же интересней, находят на московском фестивале бальзам для души. Кого-то привлекают шведские оригиналы – СААБы, иных очаровывают итальянки от «Альфа-Ромео», а истинные «жуководы» не изменяют народному немцу. Заметим, между прочим: толчок клубному движению (теперь в столице несколько десятков неформальных объединений!) в свое время дала именно «Экзотика...»



Оттепель, кукуруза, курс на коммунизм и... ЗИЛ-111. Лимузин с 200-сильным двигателем представила мастерская «Молотов-Гараж».

Машины 60–70-х тоже становятся историей. Много ли вы встречали оригинальных, а не «улучшенных» поздними наслоениями «горбатых» «запорожцев» и несгнивших «мерседесов» тех лет? Нынче их легче всего увидеть на «Экзотике».

В век массовых моделей нам, конечно, хочется чего-то индивидуального, необычного. Каждый решает эту проблему сообразно своим возможностям и пристрастиям. Можно ошеломить



Первый владелец «Альфа-Ромео Джулия» со 130-сильным мотором и кузовом «Бертоне» вывел ее из римского автосалона на улице Грегорио VII дом 392 (на машине сохранилась соответствующая табличка) 30 лет назад. Спортивная «Альфа» по-прежнему в полном здравии и даже приехала в Москву с Украины.

Говорят, рижский «Мотор-музей» приобрел недавно хорошо сохранившийся ВАЗ-2103, не дожидаясь, когда самые престижные некогда «Жигули» придется поднимать из руин. Судя по нынешней «Экзотике», мы тоже сможем показывать детям 40-е «москвичи», первые «двадцатьчетверки» и даже ЗИСы не только на фотографиях. ЗР

на протяжении многих лет, другие губят мотор с первого раза. Оси цепей – по сути, те же заклепки, только расклепанные не до конца, так что детали сохраняют подвижность. Если выпрессовывать ось ударами молотка, можно еще больше расплющить ее конец, а заодно и разбить отверстие. Лучше использовать винтовой съемник – так ось освободится за счет упругих деформаций, не потеряв исходной формы. Вторую ошибку допускают те, кто, стремясь понадежнее закрепить ось, попросту деформируют ее сильными ударами молотка. При этом головка оси проваливается в отверстие, да и втулка на изогнутой оси работать не будет. На практике достаточно двух–трех легких ударов по краям, а иногда и они не нужны: если ось не выбивали, а выпрессовывали, то и расклепывать не понадобится: о прочной посадке она заявит характерным щелчком.

КОГДА ИЗНАНКА НЕДОСТУПНА

В последнее время классические заклепки все чаще заменяют вытяжными (рис. 1г). Они представляют собой трубку из мягкого металла (обычно алюминий) с развальцованным краем (головка заклепки), в которую вставлен стальной стержень с утолщением на конце. При клепке стержень вытягивается специальными клещами (см. фото), развальцовывая цилиндрическую часть головки. По достижении определенного усилия механизм откусывает стержень заподлицо с головкой – заклепка готова. Такой метод имеет много преимуществ.

Во-первых, его можно использовать в труднодоступных местах, где обычным молотком не размахнешься, и даже если «изнанка» недоступна вовсе – лишь бы было отверстие да возможность подсунуть клещи. Во-вторых, он намного быстрее ручной клепки: не надо откусывать стержень, сжимать детали, опирать их на поддержку, формовать головку – все это делается одним движением руки. Да и качество даже при отсутствии навыка – высокое: ведь прижим деталей и степень вытяжки заклепки заданы кинематикой самого механизма, а значит, от мастера не зависят.

Но элементарные правила соблюдать все-таки нужно, иначе брака не избежать: диаметр заклепки должен соответствовать диаметру отверстия, а ее длина – толщине пакета листов. К инструменту прикладывается набор сменных головок для работы с заклепками различной толщины, не забудьте установить нужную.

КЛЕПАТЬ ЛИ ПЛАСТМАССУ?

При ремонте датчиков, звуковых сигналов, переключателей заклепки, которые держат контакты, часто приходится удалять. Как правило, они сделаны из медного стержня или трубки, найти такие в хозяйстве или на рынке непросто. Еще сложнее установить их, хорошо прижав детали, но не смяв заклепку и не расколов пластмассу. Поэтому, если уж твердо решили восстанавливать старую деталь, пытаться воспроизвести заводскую технологию в домашних условиях не стоит. Проще вместо заклепки поставить винт – усилие в таких соединениях относительно невелико, к тому же при постепенной затяжке его легче контролировать. А чтобы гайка не разболталась, зафиксируем ее анаэробным герметиком для резьб или, в крайнем случае, краской. ЗР

У «АНГЕЛОВ» ЗА ПАЗУХОЙ



Общегерманский автомобильный клуб ADAC опубликовал отчет о технической помощи, оказанной в 2001 году членам клуба на дорогах страны. Автомеханики ADAC, которых за ярко-желтые комбинезоны называют «желтыми ангелами», выручали водителей в среднем 9625 раз в сутки. Число вызовов за год составило три с половиной миллиона. Примерно 100 тысяч раз «ангелы» меняли колесо тем, кто сам не мог это сделать, или отпирали дверцу, чтобы достать оставленные в салоне ключи от машины. 50 тысяч раз помогали добраться до заправки водителям, у которых кончилось топливо. 660 тысяч раз заводили автомобили с севшими аккумуляторами... Что касается поломок, то 83% из них механики ADAC устранили на месте. Кстати, львиная доля неисправностей – 35% – была связана с электрооборудованием.

Езда днем с включенными фарами у нас не в чести. На Украине тоже ее не жалуют: правило, обязывающее ездить с ближним светом с октября по март, было отменено через две недели – не в Скандинавии, мол, живем... А вот в солнечной Италии включенные днем фары вовсе не считают излишеством. Отныне водители автомобилей обязаны включать их на автострадах, а мотоциклисты – всюду. Нарушителей штрафуют на 32 евро.

КТО ОТВЕТИТ ЗА ПЬЯНЫХ?

Если владелец транспортного средства, застраховавший свою гражданскую ответственность, совершил аварию в нетрезвом состоянии, страховая компания не возмещает ущерб потерпевшим. Это сейчас! А со следующего года в связи с началом действия закона «Об обязательном страховании автотранспорта» страховщик будет отвечать рублем и за пьяных водителей. Об этом сообщил на пресс-конференции глава российской ассоциации страховщиков Андрей Слепнев.

НАСЛЕДИЕ ЮРИЯ ДЕТОЧКИНА

Необычный музей открыл в середине лета столичный автосалон «Лада-Фаворит», собрав предметы и документы, связанные с автомобильными угонами. Среди них: электронные приборчики для отключения сигнализаций, хитроумные отмычки и крючки для вскрытия дверей, пневмогарпун, из которого стреляли через колесную арку, чтобы пробить аккумулятор и обесточить машину.

В музее показали и самодельные средства защиты. Связку сомовых крючков клал на водительское сиденье ветеран войны. Передать их в музей он решил, когда в четвертый раз попался на собственную удочку.



От автомобильных негодяев страдают не только простые смертные, но и известные музыканты, актеры, спортсмены. В черный список музея попали Иосиф Кобзон, Лев Дуров, Петр Подгорецкий и другие. Увы, от угона никто не застрахован.

В ЭФИРЕ – «ЗА РУЛЕМ» В ЭФИРЕ – «ЗА РУЛЕМ» В ЭФИРЕ – «ЗА РУЛЕМ» В ЭФИРЕ – «ЗА РУЛЕМ»

В ЭФИРЕ – «ЗА РУЛЕМ»

Слушайте программу «Автомотив»: ежедневно, кроме субботы и воскресенья, в 8 час. 40 мин. на «Радио Ретро» (Москва – УКВ 72,92 МГц и 88,3 МГц, Иваново – 66,11 МГц, Нижний Новгород – 105,9 МГц, Оренбург – 69,92 МГц и 104,8 МГц, Санкт-Петербург – 71,66 МГц, Ставрополь – 106,2 МГц, Тверь – 70,13 МГц, Тула – 69,02 МГц).

В ЭФИРЕ – «ЗА РУЛЕМ» В ЭФИРЕ – «ЗА РУЛЕМ» В ЭФИРЕ – «ЗА РУЛЕМ» В ЭФИРЕ – «ЗА РУЛЕМ»

ШТРАФНИКОВ – НА СЧЕТЧИК

В Туркмении дорожная полиция (бывшая ГАИ) передана из МВД в министерство обороны. Дело не ограничилось сменой вывески – в роли автоинспекторов впредь будут выступать военнослужащие срочной службы. По замыслу президента Ниязова, эта реформа должна покончить со взяточничеством на дорогах.

Попутно ввели еще одно новшество: штраф, выписанный за нарушение ПДД, будет расти каждые 12 часов до момента уплаты. Что, естественно, подтолкнет водителей к переговорам с инспектором на тему «обойдемся без протокола». Как устоит бедный срочник перед соблазнами, знает только официальный Ашхабад.

ПО ПРОГНОЗУ ДИЗАЙНЕРОВ «КРАЙСЛЕРА», в 2003 году самыми модными цветами будут серебристо-серый и разные оттенки синего. Уже сейчас 25 процентов автомобилей, выпускаемых «Даймлер-Крайслер», окрашены в серебристо-серый цвет.





/РЕЙД ЗР

КОДЕКС НОВЫЙ, ПРИВЫЧКИ СТАРЫЕ

ВОДИТЕЛИ НЕ УСВОИЛИ ДЛЯ СЕБЯ ГЛАВНОГО В КОАПЕ – ШТРАФ СОВСЕМ НЕ ОБЯЗАТЕЛЬНО ПЛАТИТЬ НАЛИЧНЫМИ НА МЕСТЕ

ТЕКСТ, ФОТО / АНДРЕЙ БОЙКО, АЛЕКСЕЙ ПРЕДКОВ

Только-только вступил в силу новый кодекс, еще не высохла типографская краска на свежеотпечатанном тексте закона, а уже кому-то кажется, что жить с ним водителям станет намного легче.

Во всяком случае, представители Главного управления ГИБДД уверены, что для автомобилиста на дорогах все изменится к лучшему. ГАИ отныне перестанет быть «карателем», а ее первоочередной задачей будет, наконец, собственно безопасность движения. Это значит, что инспектор отныне и навеки покинет «пост» своего скрытого патрулирования и выйдет на большую дорогу, чтобы организовывать движение, бороться с пробками, предупреждать водителя об опасности, а если надо, то и отбуксировать сломавшийся автомобиль. По заверениям чиновников ГУ ГИБДД, подготовка к такой работе идет полным ходом: сотрудники сдают зачеты и экзамены, в строю вообще останутся только офицеры, из числа самых ответственных и знающих... Это все, конечно, замечательно. А как оно в жизни?

Как водится, летним утром неприметная редакционная «шестерка» отправилась из Москвы на юг, по автомагистрали М4 «Дон», чтобы «на своей шкуре» проверить, как действует уже новый кодекс в российских регионах.

Именно в это время к Черному морю устремляется самый большой поток автомобилей с отпускниками – по трассе проходит до 30 тысяч машин в сутки! В прошлые годы доехать до Ростова, Краснодара или Сочи и при этом раз пять не заплатить «дань» на бесчисленных засадах и постах ГАИ считалось необыкновенным везением. Поэтому и пал выбор на М4.

НОВАЯ ЖИЗНЬ – СТАРЫЕ ПОВОРОТЫ

Удивительно, но первую «засаду» (обычную проверку документов на постах ДПС в счет не берем) мы встретили только в трехстах километрах от столицы, в Воронежской области. Как и водится, «гаишники» (о, как приятно слуху вернувшееся к нам это слово!) с радаром притаились в придорожных кустах, о чем нам задолго сообщили миганием фар встречные водители. Но эксперимент есть эксперимент, и мы ускоряемся, чтобы превысить лимит этак рублей на пятьдесят. Инспектор жезлом приказывает остановиться:

– Ну что же вы, уважаемый, скорость превышаете? Населенный пункт, у вас – 73 км/ч. А знаете, что отныне, согласно новому кодексу...

К нашему полному восторгу инспектор грамотно и внятно разъясняет положения КоАПа. Причем без единой запинки, будто текст лежит у него перед глазами. Признаться, такого мы не ожидали. Пожурив нас, инспектор махнул рукой – езжайте, мол. То ли палящее солнце отбило желание составлять протокол (а деньги-то на месте брать вроде бы не положено), то ли превышение показалось несерьезным, но нас отпустили с миром. Хорошо! Раньше наверняка облегчили бы кошелек или вовсе оставили без «прав»...

...Вдоль дороги, похожей на взлетную полосу шереметьевского аэродрома, возвышается шумозащитный забор, и ничто не предвещает засады – до ближайшего населенного пункта с десяток километров, выезд на встречную полосу блокирует металлический ретардер. И вдруг – знак огра-



ничения скорости «50»! Педаль тормоза – в пол, но тут из-за забора выныривает инспектор.

– Вы что, знак не видели?

– Как только увидел – сразу начал тормозить, но...

– Нехорошо скорость превышать, – произносит инспектор и, показав цифры на радаре (87 км/ч), отправляет нас разбираться в машину к «старшему».

– Ну, что будем делать? – многозначительно спрашивает «старший». – Вы в курсе, что у нас новый кодекс?..

– Конечно.

Ради эксперимента очень хотелось увидеть, как инспектор будет оформлять нарушение. Вместо этого последовал вопрос:

– Пятьдесят рублей на штраф есть?

Вот это номер! Нарушение тянет как минимум на все сто, а он заводит речь о пятидесяти.

– Конечно есть, но только почему пятьдесят, а не сто? – наивно интересуемся мы.

– Будем считать, что превысили скорость на 17 км/ч, а не на 37. Можете уплатить штраф на месте – и все дела.

– Ну, нет, вы пишите протокол, а заплачу я в Сбербанке, как положено.

– Хорошо, – удивляется гаишник, – но вам придется проехать 20 км назад (там ближайшее отделение банка) и привезти мне квитанцию.

– Так дело не пойдет (мы входим в роль). Нам что, делать нечего – мотаться туда-сюда? Я это потом заплачу, в течение месяца, когда время будет.

Инспектор, не ожидавший такого поворота, достал бланк протокола.

– Не хотите – ваше дело. Только учтите: если не уплатите, будете иметь дело с судебным приставом (видимо, он еще не терял надежду, что мы предпочтем расплату наличными). Но в протоколе я все равно напишу, что превысили всего на 17 км/ч, чтобы вам меньше платить.

Благодаря нашей настойчивости протокол он все-таки составил. На том и расстались.

Не будем утомлять рассказом о последующих контактах с сотрудниками ГАИ – суть их одна: кодекс кодексом, а правила дорожной жизни, судя по первым встречам, мало в чем изменились. Правда, сдвиги все-таки есть – резко уменьшилось число милицейских «засад» на дорогах. На Ку-

бани на сложных участках дороги – машины ДПС на видном месте. Эффект очевиден – даже самый бесшабашный водитель сразу сбрасывает скорость…

СТАРЫЙ ДРУГ – ЛУЧШЕ НОВЫХ…

Краснодарский край встречает автопутешественников невиданной ранее картиной: через всю дорогу раскинулся современнейший (иного слова не подберешь) пост ДПС со шлагбаумами, видеокамерами, светофорами и площадками для досмотра транспорта. Здесь останавливают, пожалуй, каждую въезжающую машину; мы не стали исключением.

Инспектор тщательно изучил документы, сверил номера кузова, заглянул в салон и багажник. При этом был предельно вежлив. От него мы узнали много интересного:

– За день через пост проходит в среднем 20 тыс. машин. И каждую надо проверить – не везут ли наркотики, оружие? Только автомобилей, числящихся в угоне, по несколько штук в день задерживаем. Камера на столбе не просто так висит – это система «Поток». Она считывает номера и проверяет машины по базам розыска. А новый КоАП… Его бандиты какие-то для себя придумали, чтобы безнаказанными оставаться. Я теперь за каждое нарушение по три бумаги писать должен. И водителю плохо – носится по банкам с квитанциями, в очередях стоит. Раньше я выписал, он заплатил, три минуты – и езжай дальше.

Такая точка зрения, по нашим наблюдениям, можно сказать, общепринята. Да, с новым кодексом сотрудники ГАИ знакомы. Сами ли выучили или начальство заставило – не важно. Но особой радости от этого не испытывают. А сколько вопросов возникает… Чаще всего – по поводу запрета брать штраф на месте.

КоАП обязывает инспектора получать штраф до одного МРОТ на месте, если водитель не оспаривает правонарушение. При этом последний должен получить постановление-квитанцию. А бланка такого в природе пока просто нет. Видимо, «от греха подальше», руководство (в центре? на местах?) рекомендует вовсе не прикасаться к деньгам, а составлять длиннейший протокол ради 50 рублей, которые, может быть, когда-нибудь получит судебный пристав… Стоит ли связываться? Вот и не связываются…

Сам начальник Главного управления ГАИ генерал В. Федоров, выступая в конце июля (через месяц после вступления в силу нового кодекса!), сказал, что личный состав ГИБДД в целом… не готов к работе в рамках нового законодательства. Причин тому много. Где-то не проводят занятия с инспекторами по новому кодексу, а где-то проводят так плохо, что милиционеры зачеты сдать не могут. Во многих областях большинство дел рассматривают по старой административной схеме и определяют санкции по старому кодексу – снимают номера, за мелкие нарушения отбирают «права»…

А что же водители? Ведь новый кодекс ввели для того, чтобы облегчить им жизнь на дорогах. Удивительно, но большинству опрошенных нами старые «правила игры» казались простыми и понятными. Из нововведений КоАП усвоили только, что «права» не забирают. Практически на наши вопросы все отвечали стандартно:

– Как ездил, так и езжу. Нарушил, поймали – полтинник или сотку даю. И дальше поехал. Конечно, берут – куда они денутся, деньги никогда лишними не бывают!

– А зачем даете, можно же и без этого?

– Ждать, пока они все свои бумаги составят, а потом бежать в сберкассу, отвозить квитанцию в ГАИ? А вдруг ее потом потеряют? Куда проще – заплатил на месте и забыл.

Вот так и живем. Кодекс новый – привычки старые. Пройдет годик-другой, посмотрим, может, и научимся жить иначе. ЗР

НАША СПРАВКА

КоАП РФ: Административные правонарушения, за которые водительское удостоверение может изыматься на месте.

Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения (**статья 12.8**).

Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 60 км/ч (**статья 12.9**).

Пересечение железнодорожного пути вне железнодорожного переезда, выезд на железнодорожный переезд при закрытом или закрывающемся шлагбауме, либо при запрещающем сигнале светофора или дежурного по переезду, а равно остановка или стоянка на железнодорожном переезде (**статья 12.10**).

Выезд на сторону проезжей части дороги, предназначенную для встречного движения в случаях, если это запрещено Правилами дорожного движения (**статья 12.15**).

Непредоставление преимущества в движении транспортному средству, имеющему нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы, надписи и обозначения, с одновременно включенными проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом (**статья 12.17**).

Нарушение правил перевозки опасных, крупногабаритных или тяжеловесных грузов (**статья 12.21**).

Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого вреда здоровью потерпевшего (**статья 12.24**).

Невыполнение законного требования сотрудника милиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (**статья 12.26**).

Оставление водителем в нарушение Правил дорожного движения места дорожно-транспортного происшествия, участником которого он являлся (**статья 12.27**).

Отныне по новому Кодексу (**статья 32.2**) административный штраф, если он превышает сто рублей (один МРОТ), нарушитель обязан уплатить не позднее тридцати дней со дня вступления постановления в силу и **только через банк или иную кредитную организацию**. В случае, если водитель не оспаривает нарушение, а сумма штрафа не превышает одного МРОТ (например, управление ТС, не прошедшим государственный технический осмотр или без документов, предусмотренных ПДД, превышение установленной скорости до 40 км/ч и т. д.), он может быть **оплачен на месте**. Инспектор в этом случае обязан выдать постановление-квитанцию (**статья 32.2**).

Напоминаем водителям! Оплата штрафа на месте без оформления предусмотренных законом документов может быть квалифицирована как дача взятки должностному лицу (**статья 291 Уголовного кодекса РФ**).

/АВАРИЯ

НЕ ВИНОВАТЫЙ Я!

ТЕКСТ / ИГОРЬ КОРОВИН, АЛЕКСЕЙ ПРЕДКОВ
ФОТО / ИГОРЬ КОРОВИН

Едва мы с сотрудниками ДПС 6 отдела ГАИ Москвы выехали на Садовое кольцо, как увидели первого нарушителя. По встречной полосе неслась, объезжая поток, черная «Ауди» с триколором.

И ведь ничего с ним не сделаешь. Кто-нибудь зазевается, и все, приехали, авария. Так этот еще будет во всем обвинять других. Такие всегда правы...

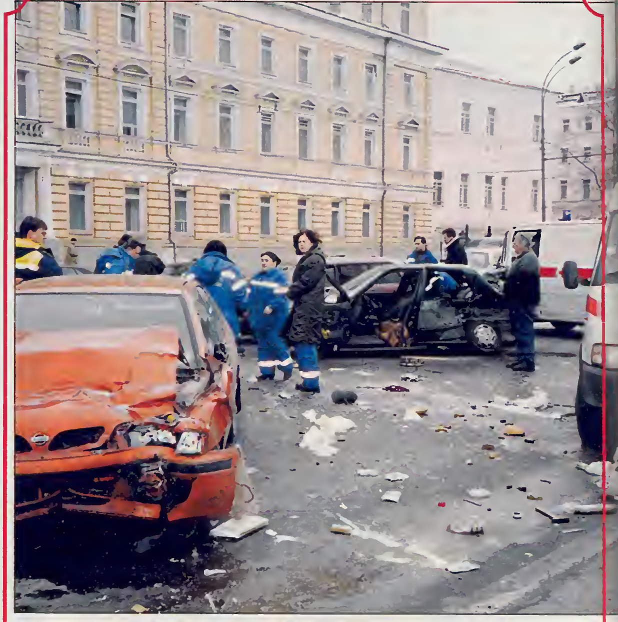
Вообще это свойственно, наверное, каждому – оправдывать себя и обвинять кого-то другого. Тем более тем, кому позволено многое. Даже слишком: безнаказанно (и санкционированно!) нарушать закон. Впрочем, это другая тема. А как ведут себя рядовые, среднестатистические водители, попав в дорожно-транспортное происшествие? Как оценивают его причины и свою роль в нем?

Дежурный сообщает об аварии. Мы спешим к месту ДТП. Дом № 18 по Новинскому бульвару, напротив посольства США. Машины здесь бьются регулярно: два транспортных потока сливаются в один. Большая часть вылетает из-под тоннеля под Новым Арбатом, меньшая вливается в Садовое кольцо справа. В этом-то месте и стоит «Джип-Чероки» – в его заднюю правую дверь врезалась вазовская «четверка».

– Я из тоннеля выезжал, хотел сразу направо в переулок свернуть, а тут этот, – тыча пальцем в сторону водителя «четверки», говорит «джиповод». – Мне фарами моргнул, типа, пропускает. Ну, я поехал, а он мне – в бок.

– Я для того и сигналил, чтоб ты меня заметил и остановился! – как-то по-детски обиженно оправдывается хозяин «Жигулей».

Несмотря на откровенную вину, водитель «джипа» сам ее так и не осознает. В объяснительной записке пишет: «Я увидел, что ВАЗ-2104 притормаживает и сигналит мне фарами, и решил, что его водитель меня пропускает».





Водитель «Рено» выехал на встречную полосу и лоб в лоб столкнулся с «Ниссаном». Погибли три человека. Свое поведение водитель «Рено» объяснил тем, что справа его подрезала какая-то иномарка, номеров которой никто не запомнил, и, избегая столкновения, он ушел влево. Свидетелей, видевших подрезавшую иномарку, не было.

Что примечательно, не считают себя виновными даже те, кто въехал в чью-то корму и чья вина в общем-то очевидна. Вот другое ДТП: на Зубовской площади «Жигули» врезались сзади в «Ауди». Водитель «пятерки» буквально орет на иномарочника: «Ты как тормозишь? Твоя иномарка встает, как вкопанная, а чтобы мою остановить, нужно ее мордой обо что-нибудь приложить». Понятие «безопасная дистанция» ему, видимо, не знакомо. И, вероятно, даже после того, как он заплатит за ремонт «Ауди», все равно будет ездить так же, уверенный в собственной правоте.

На Садовом – спокойно. Это значит, как всегда, множество машин, но километровых пробок нет. Патрулируем,

РЕДКИЙ ВОДИТЕЛЬ ПРИЗНАЕТ СЕБЯ ВИНОВНЫМ

а инспектор делится впечатлениями на тему:

– Бывает, остановишь водителя: ну, совершенно явное нарушение – выезд на встречную полосу. А он: «Да я всего чуть-чуть, одним колесиком. Уходил от удара, можно сказать, ДТП предотвратил. Вы лучше накажите того, кто меня подрезал!»

Послушать его – можно медаль давать, такой он правильный. И ведь это не для того, чтобы избежать наказания, – он, действительно, свято верит в то, что говорит!

Вот и эти – причем все! – считают себя правыми. На одной из полос Садово-Триумфальной стоит сломавшаяся «Газель». Те, кто в ее полосе, пытаются объехать. Те, кто в параллельных, естественно, не пускают. «Бодаются» друг с другом, корчат страшные гримасы, жестикулируют. А случись ДТП… Чувство собственной непогрешимости – штука опасная. Из-за него, как правило, любая ситуация на дороге трактуется в пользу себя, любимого: если ПДД на моей стороне – никто из окружающих не смеет ошибиться или нарушить. Но если надо мне, то правила правилами, а «они же должны понимать».

Типичная ситуация: водитель «шестерки» стал резко перестраиваться в левый ряд, а там грузовик. Водитель грузовика начал тормозить, но все равно избежать столкновения не удалось. Кстати, водитель ВАЗ-2106 считал, что в ДТП виноват грузовой автомобиль: «Он должен был меня пропустить, я же включил поворотник!»







В этом ДТП все участники считали себя правыми: они оба двигались на зеленый свет светофора. Так оно и было – светофор оказался неисправен. И, вероятно, за это понесут ответственность дорожники. Но легче ли от этого владельцам разбитых машин, получившим травмы различной тяжести?

телесюжет про какую-то экзотическую страну: там не разбираются, кто виноват в ДТП, – виноватыми считаются все его участники. Курьез, конечно, но какой-то резон все-таки есть: каждый, кто едет за рулем, должен быть ответственным за безопасность движения.

Смена нашего экипажа подходила к концу. Была она достаточно спокойной: обычно за восемь часов на 16-километровом Садовом кольце случается три–четыре аварии. И напоследок – еще вызов: у Крымского моста, на выезде из тоннеля в задний бампер «Форда-Транзит» въехала передним крылом «девятка».

– Смотри-ка, – инспектор с удивлением показывает мне объяснение водителя ВАЗа, – прямо так и написал:

Еще один типичный случай. Водитель «Волги» решил развернуться в неположенном месте. Более того, он начал делать это не из крайнего левого, а из правого ряда. О чем он думал в этот момент и как не заметил несущийся навстречу в левом ряду вседорожник, остается загадкой (неправильно оценил скорость?). Водитель «Рейндж-Ровера» тормозил, но технической возможности остановиться у него не было – слишком высока скорость. Виноват водитель «Волги», но аварии не случилось бы, соблюдай вседорожник скоростной режим.



На Садовую-Спасскую из Уланского переулка выскакивает красная «десятка». Бортовой УАЗ в правом ряду шарахает по тормозам так, что его заносит. Слава богу, аварии не случилось. Легковушка как ни в чем не бывало поспешила дальше. Интересно, что думал ее водитель, выезжая на главную дорогу? А может быть, он просто не видел едущий по Садовому «уазик»? И так в жизни бывает. Случись ДТП, он, безусловно, будет виноват. Но, интересно, видел ли «десятку» водитель УАЗа, спрогнозировал ли ее поведение? Судя по тому, как он тормозил, – нет. Он едет по главной дороге, он не обязан, он по определению прав. Возможно, эта мысль утешила бы его, если б пострадал в аварии. Вспомнился случайно увиденный «Перестраиваясь в правый ряд, не рассчитал дистанцию и совершил столкновение с автомобилем «Форд»!» Может быть, он потому такой честный, что машина у него застрахована?

Хотелось бы думать, что не только поэтому. Может быть, люди перестают жить на дороге по законам джунглей, где каждый – за себя. ЗР

РУБРИКУ ВЕДЕТ / ЛЕОНИД САПОЖНИКОВ

с пани иоанной не соскучишься

ВИЗИТ К НЕОБЫЧНОЙ ДАМЕ

ТЕКСТ / ЛЕОНИД САПОЖНИКОВ

– Пани Иоанна, вы слывете завсегдатаем скачек и казино. Добрались даже до Монте-Карло! Чем вас привлекают игра и риск?

– Это для меня удовольствие. Кто-то фанатично возделывает грядки на даче или разводит аквариумных рыбок, а кто-то ставит на лошадь или на «зеро».

– В казино вы играете в рулетку?

– В карты тоже. В покер, очко, бридж...

– И вам везет?

– Бывает по-разному. Иногда возвращалась с ипподрома пешком, потому что не оставалось ни гроша. Но проиграться в пух и прах, вплоть до пули в лоб, как мужчина, женщина не может. Она знает свою «стоп-линию».

– Вы азартны и за рулем?

– Порой да. Но в целом, мне кажется, я езжу благоразумно. Правда, нередко превышаю скорость, но только в Польше, а не на Западе. Не потому, что польская полиция знает меня и отпускает с миром, а потому, что на наших дорогах множество ненужных ограничений. Ну не могу я ехать со скоростью 90 по прямой, безлюдной, хорошей дороге в ясный день!

– Когда вы получили «права»?

– В 27 лет. Купить автомобиль в Польше было чрезвычайно трудно, и я вначале брала их в прокате. Потом водила «Шкоду-1000 МВ» своего возлюбленного. Но собственная машина, «Фольксваген-Жук» 63-го года, появилась у меня только в Дании, где я поработала архитектором. Чудо-автомобиль! Неубиенный! Я его, правда, добила в конце концов, но для этого понадобилось несколько лет и немало усилий. (Смеется.) Потом были «Опель-Капитан» (пригнала его по гололедице из Гамбурга), «Фольксваген-1500», «Тойота-Карина»... А сейчас у меня «Тойота-Авенсис», уже третья – две предыдущие украли. Но я назло ворам покупаю ту же модель, того же цвета – он идеально совпадает с цветом моей любимой курточки.

– Какой случай из водительской практики вам особенно памятен?

– Однажды мне довелось возвращаться из Франции со сломанной левой стопой. Переключая передачи, выжимала педаль пяткой. Вот когда я оценила автоматическую коробку! (Смеется.)

– В ваших детективах в главной роли непременно женщина, раскрывающая преступление необычным образом. В этой связи один рецензент заметил, что в расследовании женский стиль мышления эффективнее, ибо основан на видении мира, недоступном ни для сыщика, ни для преступника...

– Я полностью разделяю это мнение!

– А какого мнения вы о женском стиле вождения?

– В принципе, женщины водят или очень хорошо, или очень плохо. Средних – мало. Тем, у кого получается плохо, мешают чрезмерная осторожность и нерешительность. Эти свойства проявляются у женщин значительно чаще, чем у мужчин. Кроме того, большинству женщин трудно даются мгновенные решения.

– Лично вам даются?

– Если столько лет вожу и до сих пор жива... Судите сами! (Смеется.)

– Известно, что вы разошлись с тремя мужьями. Недаром вам принадлежит замечательное высказывание: «Мужчины имеют один большой недостаток – ежедневно хотят есть».

– Ужасный недостаток, это факт! (Смеется.)

– А каков, по-вашему, главный недостаток мужчин-водителей?

– Здесь я не судила бы огульно. Да, многие мужчины ведут себя за рулем по-хамски. Но, к счастью, немало и понимающих, что кроме них на дороге есть кто-то еще...

– Как вы реагируете на дорожное хамство?

– Сейчас спокойнее. А раньше, когда меня нагло вытесняли из ряда или подрезали, заводилась и отвечала тем же. И мужик жалел о своем поведении, потому что у меня был ржавый битый «Фольксваген», а у него элегантное авто...

– Вы храбрая женщина. Но чего-то вы все же боитесь?



**Иоанну Хмелевску часто называют «польской Агатой Кристи». Ее повести хорошо известны и нашим любителям детективного жанра. А кто не читал, тот, вероятно, видел экранизацию одной из самых популярных «Что сказал покойник» с Олегом Табаковым.
Архитектор по образованию, пани Иоанна сменила профессию в середине 60-х.
С тех пор из-под ее пера вышло 40 книг, общий тираж которых перевалил за 10 миллионов.
А еще она заядлая автомобилистка с 43-летним стажем и очень азартный человек.**

– Компьютерных вирусов. Еще стихийных визитов и телефонных звонков, которые мешают мне работать.

– А одиночества?

– Я обожаю быть наедине с собой. Я уже в том возрасте, когда нет никакого желания отказываться ради кого-то от своих причуд и привычек. Благо, оба сына – Роберт и Юрек – давным-давно взрослые и самостоятельные.

– Не так давно вы написали книгу иронических советов «Как выдержать мужчину». Подозреваю, что и мужчинам с вами ох как нелегко!

– Это правда. Сердце у меня доброе, но характер мерзкий. (Смеется.)

конкурс-2002 тур второй

Конец отпускного сезона и начало учебного года помешали многим желающим своевременно включиться в наш конкурс. Совет ЖК пошел навстречу их просьбам. Ответы на вопросы 1-го тура (ЗР, 2002, № 8) можно высылать нам вместе с ответами на вопросы второго.

Не забывайте, пожалуйста, в каждом письме указывать свое имя, фамилию и место жительства!

конкурс-2002

Второй тур:

В первой половине XX века фирмы «Испано-Сюиза» и «Изотта-Фраскини» выпускали роскошные, очень дорогие автомобили. Не от женских ли имен произошли эти звучные названия?

Цвет автомобиля может радовать глаз и гармонировать с вашим нарядом *(как у пани Хмелевской).* ***А какое еще он имеет значение для водителя и пассажиров?***

Продолжите фразу: «Женщина за рулем – это ...». *Версию Олега Филимонова (ЗР, 2002, № 8) повторять не надо!*

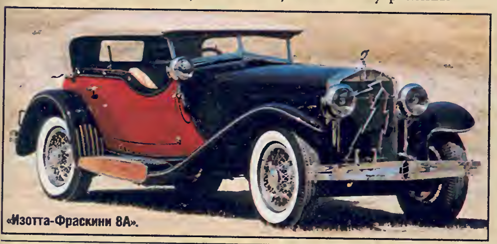
А теперь, пользуясь удобным случаем, хотим узнать, что вы цените в автомобиле. Оцените, пожалуйста, следующие качества по 4-балльной шкале (4 балла – исключительно важное, 3 – очень важное, 2 – важное, 1 – малозначительное, 0 – не имеющее значения):

Мощность двигателя
Максимальная скорость
Быстрота разгона
Экономичность (расход топлива)
Экологичность (чистота выхлопов и др.)
Безопасность
Легкость управления
Проходимость
Форма кузова
Цвет кузова
Цвет отделки салона
Удобство сидений
Качество вентиляции и отопления салона
Объем багажника

Можете дополнить ваши оценки кратким комментарием. Это не конкурсное задание, а просто мини-исследование, результаты которого мы опубликуем в ЖК ЗР. Наш социолог заранее благодарит вас и просит указать возраст (до 20 лет, 21–30, 31–40, 41–50, старше 50 лет).

Ответы надо высылать до 1 октября, но чем раньше, тем лучше! Рекомендуем использовать наш электронный адрес: dama@zr.ru.

Удачи!


«Изотта-Фраскини 8А».


«Испано-Сюиза Альфонсо XIII».

как на вазе дам засекретили

Мировые производители все больше учитывают пристрастия женщин, которых могут заинтересовать их машины. Мало того, женщины нередко участвуют в создании новых моделей, выступая в роли конструкторов, дизайнеров, испытателей. Есть такие яркие личности и в России. Мы обратились в пресс-центр Горьковского автозавода и АвтоВАЗа с просьбой назвать самых уважаемых.

Из Нижнего Новгорода пришел быстрый ответ за подписью руководителя пресс-центра Инны Петровой. Она посоветовала нам рассказать о Наталье Батьовой – начальнике отдела по сертификации автомобилей на ГАЗе. В одном из ближайших выпусков ЖК ЗР Наталья будет нашей гостьей.

Совсем иначе отреагировали на просьбу тольяттинские коллеги Петровой (мужчины): дескать, есть у нас интересные специалистки, которых мы вам не назовем, а пришлите-ка свои вопросы, мы их рассмотрим и зададим сами! Подумалось: еще чуть-чуть – и с нас могли бы, пожалуй, потребовать отпечатки пальцев. Или просто в пресс-центре засели женоненавистники, не желающие популяризовать замечательных женщин?

Словом, мы теряемся в догадках. И просим участников конкурса: объясните нам, пожалуйста, странное поведение господ Арцыкова и Метальникова! Очки за это начислять не будем, но лучшие версии опубликуем.

ПОЗАБОТИЛИСЬ О БЕРЕМЕННЫХ

Специалисты компании «Вольво» по пассивной безопасности, разбивая автомобиль в крэш-тестах, стали использовать помимо традиционных манекенов модель женщины на поздней стадии беременности. «Беременный» манекен поможет конструкторам свести к минимуму угрозу для еще не родившихся пассажиров.

КОЛЕСИКО



РУБРИКУ ВЕДЕТ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА ЮРИДИЧЕСКОЙ ФИРМЫ «ПРАВОЗАЩИТА «ЗА РУЛЕМ» СЕРГЕЙ ВОЛГИН

НАЗОВЕТ СУД

С 01.07.2002 вступил в силу Кодекс РФ об административных правонарушениях, который внес существенные коррективы в жизнь автомобилистов. К сожалению, вопросов пока больше, чем ответов.

Один из самых больных: ГАИ не имеет права теперь устанавливать виновность в дорожно-транспортных происшествиях. Отныне это может делать только суд. Строго говоря, ГАИ и раньше не устанавливала вину водителя в ДТП. Единственное, что она делала и делает – решает, есть ли в действиях водителя признаки состава правонарушения, и привлекает нарушителя к административной ответственности. Для этого в старом кодексе существовала статья 118, устанавливающая ответственность за нарушение Правил, повлекшее причинение материального вреда или вреда здоровью небольшой тяжести. Потерпевшим выдавали справку о привлечении виновных водителей к ответственности по этой статье. При обращении в суд эта справка служила доказательством виновности ответчика и была основанием для взыскания с него вреда. В новом кодексе такой статьи нет. Есть только статья, устанавливающая ответственность за нарушение Правил, повлекшее причинение легкого вреда здоровью. Исходя из этого, теперь появилось два возможных варианта развития событий.

ВАРИАНТ ПЕРВЫЙ. Во время разбора ДТП ГАИ усматривает в действиях водителя нарушение Правил и привлекает его к административной ответственности за конкретное нарушение, например, за проезд на красный свет (статья 12.12 КоАП РФ). Об этом выносится соответствующее постановление и обоим участникам ДТП выдают справки без указания, кто виноват в аварии.

ВИНОВНЫМ В ДТП ПРИЗНАЮТ ТОГО, ЧЬИ ДЕЙСТВИЯ ПОСЛУЖИЛИ ПРИЧИНОЙ СТОЛКНОВЕНИЯ.

Раньше было просто: на это указывало постановление о привлечении виновника к ответственности по статье 118 КоАП РСФСР. Ныне при обращении в суд связь нарушения Правил с аварией придется доказать. Сделать это можно так. Еще до подачи иска взять в ГАИ копию постановления по делу об административном правонарушении, вынесенного в отношении виновника (такое право потерпевшему предоставлено статьей 29.11 КоАП РФ), и направить в суд вместе с исковым заявлением, а также документами, подтверждающими сумму причиненного ущерба, и справкой о ДТП. В просительной части искового заявления необходимо просить суд затребовать материалы дела из ГАИ. Именно на основании этих документов суд и будет решать, кто виновен в ДТП. Как правило, если вступило в силу постановление по делу об административном правонарушении в отношении ответчика, проблем не возникает. Вывод очевиден:

ИЗ МАТЕРИАЛОВ ДЕЛА ВИДНО, ЧТО СЛУЧИЛОСЬ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ. ПО ЭТОМУ ФАКТУ ГАИ ПРОВОДИЛА ПРОВЕРКУ, ВЫНЕСЛА РЕШЕНИЕ О ПРИВЛЕЧЕНИИ ОДНОГО ИЗ УЧАСТНИКОВ ДТП К АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ. ЭТО И ЕСТЬ ПРИЧИННО-СЛЕДСТВЕННАЯ СВЯЗЬ.

Решив этот вопрос, суд начинает рассматривать дело по существу – конкретно по возмещению ущерба.

ВАРИАНТ ВТОРОЙ. Случилось дорожно-транспортное происшествие. ГАИ, рассмотрев дело, прекращает производство по основаниям, предусмотренным пунктом 2 статьи 24.5 КоАП РФ: то есть за отсутствием в действиях обоих водителей состава административного правонарушения. Никакого постановления в этом случае не выносится и штраф никто не платит. Но это вовсе не означает, что в ДТП никто не виноват.

ПРИМЕНИТЕЛЬНО К ДОРОЖНОМУ ДВИЖЕНИЮ АДМИНИСТРАТИВНЫМ ПРАВОНАРУШЕНИЕМ СЧИТАЕТСЯ ТОЛЬКО ТО ДЕЯНИЕ, КОТОРОЕ ЗАПРЕЩЕНО КОДЕКСОМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ (статья 2.1 КоАП РФ).

Иными словами, не всякое нарушение правил – административное правонарушение, а только то, за которое предусмотрено наказание. Простейший пример: несоблюдение безопасной дистанции (пункт 9.10 Правил дорожного движения), из-за чего происходит большинство дорожно-транспортных происшествий. Кодекс не предусматривает наказания за это нарушение. Это значит, что при подобной аварии ГАИ вынесет решение о прекращении производства по делу за отсутствием в действиях водителя состава административного правонарушения. Получается: вина одного из водителей очевидна, но к ответственности его привлечь нельзя. Единственный способ возместить вред –

ПРОСИТЬ СУД НАЗНАЧИТЬ АВТОТЕХНИЧЕСКУЮ ЭКСПЕРТИЗУ.

А перед экспертами поставить вопросы: какими пунктами Правил дорожного движения должны были руководствоваться водители в сложившейся дорожной ситуации и соответствовали ли их действия этим требованиям. Только тогда суд сможет установить причинно-следственную связь действий ответчика с причинением вреда и вынести решение.

Естественно, в сумму ущерба войдут и расходы по оплате услуг эксперта. Кстати, надо иметь в виду, что самостоятельно, то есть без определения суда, проводить такие экспертизы не следует (мы уже не раз говорили об этом). Никакого значения для суда такое заключение иметь не будет.

И последнее. Теперь, когда виновность в ДТП устанавливает только суд, резко увеличатся обращения за помощью к юристам. Надо иметь в виду, что оплата их услуг при вынесении решения суда в любом случае ляжет на плечи ответчика.

НЕВИНОВНЫЕ... ВИНОВНЫ

/НЕ ПО ПРАВИЛАМ

КТО НАРУШИЛ?

ТЕКСТ / ВИКТОР ДМИТРИЕВ

Ситуация, в которую попал наш читатель, весьма типична, причем не в конкретных обстоятельствах, приведших к ДТП, а в другом: среди водителей утвердилось мнение, что в случае аварии нарушитель ПДД автоматически становится виновником. Между тем так бывает далеко не всегда.

Управляя «Фольксвагеном», водитель Ж. выезжал на Т-образный перекресток (рис. 1). Дорожные знаки не оставляли вариантов в выборе направления движения, да и проезжал он по этому маршруту не раз. Более того, как и требовали знаки, поток автомобилей, шедших по пересекаемой проезжей части, дружно уходил направо. Прямо начиналась дорога с односторонним, но встречным движением. Ж. видел знак «Уступите дорогу» перед перекрестком, поэтому, дождавшись промежутка в потоке машин, движущихся справа, включил левый «поворотник» и смело выехал на перекресток. Только в самый последний момент он заметил приближающуюся слева «Газель», которая, как оказалось, и не собиралась никуда поворачивать, а продолжала движение прямо – под «кирпич». Чем руководствовался водитель «Газели», не известно, но группа разбора его аргументы приняла и установила нарушение водителем Ж. требования знака 2.4 «Уступите дорогу».

Понятное дело, Ж. с таким решением не согласился и попросил нас разобраться, кто прав. Что ж, попробуем.

Аргументы водителя «Фольксвагена» сводятся к тому, что требования знаков он выполнил: двигался налево, как то предписывал знак 4.1.3 «Движение налево», да и знак «Уступите дорогу» не проигнорировал. Откуда он мог знать, что водитель «Газели» нарушит ПДД и поедет прямо? Ж. попытался убедить инспекторов, что у «Газели» был включен указатель правого поворота, но ее водитель парировал: это работала аварийная сигнализация. В защиту своей невиновности Ж. приводит еще один, основной, аргумент – тот ехал под «кирпич», куда, строго говоря, вообще не имел права двигаться.

Да, Ж. знал (а мог и не знать), что потоку, приближающемуся слева, путь прямо заказан, тем не менее это не освобождает его от выполнения требований знака 2.4. С этим мнением группы разбора нельзя не согласиться: в соответствии с приложением 1 к ПДД знак 2.4 требует от водителя уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по пересекаемой дороге. И все – нигде не сказано, что дорогу надо уступать только тем, кто соблюдает Правила.

К сожалению, Ж. не одинок в своих заблуждениях и подобно ему «попадаются» многие. Не торопитесь критиковать ПДД. Такая трактовка знака «Уступите дорогу», во-первых, вытекает из Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, а во-вторых, не лишена логики: представьте, что на месте «Газели» оказался бы автомобиль скорой помощи, водитель которого при соблюдении ряда условий может отступать от требований Правил.

К сожалению, подобные случаи – далеко не редкость, поэтому не следует рассчитывать только на дисциплинированность других участников движения. Кроме того, нарушение Правил (в данном случае – проезд под «кирпич») не всегда дает возможность обвинить нарушителя в ДТП.

В подтверждение приведем еще один характерный пример. Произошло это с другим нашим читателем (точнее – читательницей). Как-то в сумерках, запутавшись на многоуровневой развязке, ее «девятка» вырулила на дорогу, предназначенную для съезда с эстакады (рис. 2). Поняв, что заехала не туда, она затормозила и остановила машину прямо посередине проезжей части. Пока соображала, куда попала, по дуге поворота из-за лесочка показалась «копейка», водитель которой совершенно не ожидал увидеть на своем пути препятствие и успел набрать приличную скорость. В последний момент ему удалось увернуться от «девятки», но касательного удара избежать не удалось. Автомобили получили довольно серьезные повреждения. Прибывшим на место аварии сотрудникам ДПС женщина искренне каялась и безоговорочно признала казавшуюся ей тогда очевидной свою вину. Уже после, отремонтировав свой и чужой автомобили, она задумалась: а была ли в самом деле виновна? Слишком поздно. Если бы не «чистосердечное» признание, сотрудники ГИБДД наверняка пришли к иному выводу.

Заметьте, «девятка» в тот момент была неподвижна и максимум, за что можно было бы наказать ее хозяйку, так это за выезд на полосу встречного движения или, если хотите, нарушение правил стоянки и остановки. Грубо же нарушил Правила дорожного движения именно водитель «копейки», который при выборе скорости должен был учитывать видимость в направлении движения, а при возникновении опасности принять меры к снижению скорости вплоть до остановки (известный пункт 10.1 ПДД).

Так вот, надо иметь в виду: попав в ДТП, не торопитесь признаваться во всех грехах. Вашей вины может и не быть. ЗР



Рис. 1.



Рис. 2.

/ЭКЗАМЕН НА ДОМУ



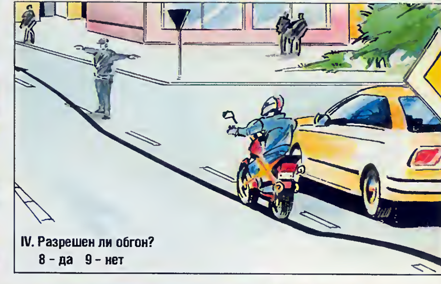
I. Нарушил ли кто-то из водителей Правила, остановившись в указанных местах?
1 – да, оба водителя 2 – да, только водитель автобуса 3 – нет

II. Позволен ли такой маневр водителю грузового автомобиля с разрешенной максимальной массой до 3,5 т?
4 – да 5 – нет



III. Во время дождя на автомобиле отказал омыватель ветрового стекла, и водитель принял решение остановиться. Нарушил ли он требования Правил?
6 – да 7 – нет





IV. Разрешен ли обгон?
8 – да 9 – нет



V. Автобус остановился на проезжей части у ее края, автомобиль с прицепом движется со скоростью 70 км/ч. Нарушает ли кто-то из водителей Правила дорожного движения?
10 – да, оба 11 – да, только водитель легкового автомобиля 12 – нет



VI. Из кондиционера легкового автомобиля подтекает хладагент. Разрешена ли эксплуатация такого автомобиля?
13 – да 14 – да, только в холодное время года 15 – нет

VII. Должен ли быть пристегнут ремнями безопасности пассажир, сидящий на заднем сиденье легкового автомобиля?
16 – да 17 – нет 18 – по желанию



VIII. Водитель легкового автомобиля намерен развернуться. Должен ли он уступить кому-либо дорогу?
19 – нет 20 – да, только микроавтобусу 21 – да, грузовому автомобилю и микроавтобусу



ИЛЛЮСТРАЦИИ / СТАНИСЛАВ ИЛЬИНСКИЙ

ОТВЕТЫ НА С. 281

/ОТВЕТЫ ГИБДД



НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ ОТВЕЧАЕТ ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГИБДД МВД РФ, НАЧАЛЬНИК НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ЦЕНТРА ГИБДД МВД РОССИИ АЛЕКСАНДР ЯКИМОВ

Хочу на своем ВАЗ-21045 самостоятельно заменить штатный дизель двигателем ВАЗ-2106. Не возникнет ли у меня проблем при оформлении в ГАИ?

В соответствии с официальными разъяснениями АО «АвтоВАЗ» от 30.08.2001 г. № 34200-49/1425 замена кузовов, а также установка двигателя другой модели разрешается в любом сочетании, но только в пределах одного семейства автомобилей. Так, установка двигателя ВАЗ-2106 допускается на моделях ВАЗ-2101, 2102, 2103, 2106, 2107 и их модификациях. Заключения завода-изготовителя на это не требуется. Иные же изменения конструкции автомобилей ВАЗ (в том числе и ваш вариант) производятся в соответствии с порядком, установленным приказом МВД России от 7 декабря 2000 г. № 1240 (зарегистрирован в Минюсте России 25.01.2001 г., регистрационный № 2548), о чем мы уже рассказывали на страницах журнала (2001, № 8).

Является ли перекрестком съезд с автомагистрали? Если да, то как определить его границы: непосредственно от начала ответвления проезжей части или от начала полосы торможения?

Съезд с любой дороги в месте ответвления образует перекресток (см. определение термина в п. 1.2 Правил), а граница его определяется по общему правилу. В данном случае – от начала непосредственного ответвления съезда, а не от начала полосы торможения, которая относится к проезжей части автомагистрали.

В ПДД в определении термина «проезжая часть» написано, что это – часть дороги, предназначенная для движения безрельсовых транспортных средств. А считается ли проезжей частью участок дороги, на котором разрешено движение автомобилей по трамвайным путям?

Трамвайный путь, расположенный в пределах дороги, в соответствии с пунктом 1.2 Правил не является проезжей частью. Однако в определенных случаях (пункты 8.5 и 9.6) Правила допускают или предписывают движение по трамвайным путям, расположенным на одном уровне с проезжей частью.

Те, кто был на Западе, обратил внимание, что там, как правило, все едут по своим рядам, меняя полосу лишь перед съездом с дороги или для остановки. Почему на наших дорогах не запрещено «рыскание» из полосы на полосу, что становится нередко причиной ДТП?

И у нас запрещено. Пунктом 9.4 ПДД установлено, что при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, менять полосу разрешается только для поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия. Другое дело, что на практике этому следуют далеко не всегда. За нарушение данного требования ПДД часть 2 статьи 12.15 КоАП РФ предусматривает ответственность в виде наложения административного штрафа в размере двух минимальных размеров оплаты труда.

Как только вернусь из армии, собираюсь сдать экзамены на «права». Могу ли я пройти медкомиссию не по месту жительства, а по нынешнему месту службы?

Да, можете. Учтите только: при решении вопроса о допуске вас к экзаменам в соответствии с Инструкцией о порядке организации работы по приему квалификационных экзаменов и выдаче водительских удостоверений в подразделениях ГИБДД МВД РФ (утверждена приказом МВД России от 20 июля 2000 г. № 782, зарегистрирована в Минюсте России 11 августа 2000 г. № 2349) по месту вашей службы будет направлен запрос для подтверждения факта выдачи медицинской справки.

Должен ли я теперь (после вступления в силу нового КоАП) возить с собой временное разрешение?

Изменения и дополнения в раздел 2 Правил дорожного движения (внесены постановлением Правительства РФ от 28 июня 2002 г. № 472) обязывают водителя иметь временное разрешение при себе (и передавать для проверки сотрудникам милиции) только в случае изъятия у него в установленном порядке водительского удостоверения.

Предстоят длительные поездки в США и Канаду. Могу ли я управлять там автомобилем с российскими «правами»?

Все, что касается признания национальных и международных водительских удостоверений, регламентирует Конвенция о дорожном движении 1968 г., которую подписало около 70 государств. США и Канада не ратифицировали эту Конвенцию и руководствуются в данном случае национальным законодательством, которое, как показывает практика, может существенно различаться в различных штатах (провинциях). Поэтому лучше проконсультироваться в представительствах указанных государств.

Правда ли, что отныне необходима доверенность на прицеп к легковому автомобилю? Если да, то должна ли она быть заверена нотариально?

С 1 июля 2002 г. введен Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. В связи с этим Правительство РФ постановлением от 28 июня 2002 г. № 472 внесло в раздел 2 Правил дорожного движения изменения и дополнения. Они, в частности, предусматривают, что водитель механического транспортного средства, буксирующего прицеп в отсутствие его владельца, должен иметь при себе и передавать для проверки сотрудникам милиции, кроме регистрационных документов на прицеп, и документ, подтверждающий право владения, или пользования, или распоряжения им. К таким документам относится доверенность, составленная в простой письменной форме (ст. 185 Гражданского кодекса Российской Федерации).

/СТРОИМ – ЛАТАЕМ

ПО ВЛАДИМИРКЕ

НА ТРАССЕ М-7 – КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ



ТЕКСТ / ОЛЬГА ИСЛАМКИНА,
ИГОРЬ МОРЖЛРЕТТО
ФОТО / АЛЕКСАНДР БАТЫРУ

Не найти, наверное, автомобилиста, который, проехав по трассе «Волга» – от Москвы до Нижнего Новгорода, не помянул бы «добрым» словом дорожные службы. Конечно, теперь не то, что было: из четырехсот с лишним километров примерно триста вполне приемлемы, по нашим меркам. Но остальные... Узкая, местами двухполосная трасса, раздолбанная тяжелыми грузовиками... Разметки большей частью нет.

ЖИТЬ И УМЕРЕТЬ В БАЛАШИХЕ

Это – в прошлые годы. В нынешнем же – ситуация... ухудшилась. Только выезжаешь из столицы, как сразу попадаешь в пробку: на 16-м километре трассы ремонтируют мост над железной дорогой и вместо восьми полос осталось две. Сразу за ним попадаешь в перманентную, стоячую и вонючую пробку под названием «Балашиха». Этот подмосковный город растянулся вдоль узкого шоссе на 5 километров, где установлено почти два десятка светофоров! Дальше – не лучше: «штатные» пробки ждут автомобилистов на выезде из Ногинска (ремонтируется и сужен мост через реку Клязьму), на повороте на Электрогорск (тоже ремонт моста!), в районе пересечения с третьей «бетонкой». И это только на территории Московской области...

От Владимира до границы Нижегородской области – снова узкая дорога, во многих местах перерытая строителями, а по ней с ревом и грохотом носятся КамАЗы. И только на территории Нижегородской области можно расслабиться: тут при губернаторе Немцове построена хорошая автострада, прозванная в народе, естественно, «немцовской». И все же вряд ли найдется водитель, которому 430 км этой трассы не добавят седых волос.

Тем не менее не будем обвинять во всех грехах дорожников.

– По действующим нормам реконструкцию любой федеральной дороги должны проводить раз в 20 лет, – говорит директор управления автомагистрали «Москва – Нижний Новгород» Игорь Донато. – На нашей же последняя проходила в 1954–1964 годах (!), а очередная началась в 1998-м и по причине нерегулярного финансирования идет поэтапно.

Неплохо сработали в прошлом году, когда удалось расширить до четырех полос проезжую часть на протяжении почти 30 км на участке от Владимира до границы Нижегородской области, сдать в эксплуатацию два моста через реку Тара, построить три надземных перехода в Балашихе (каждый длиной 44 м). На этот год – и вовсе планов громадье. Продолжается капитальный ремонт участка Владимир – граница Нижегородской области (до четырех полос будут расширены почти 60 км трассы) и на участке Владимир – Иваново – Кострома (здесь отремонтируют и расширят 27 км). Заканчивается капитальный ремонт мостов через реку Клязьма (62-й км трассы), через полотно железной дороги на 76-м километре (всего сдадут 131 погонный метр). Сдан в эксплуатацию надземный пешеходный переход во Владимире (179-й км). Надежда на то, что планы будут выполнены, есть – с этого года финансирование строительных и ремонтных работ (тьфу-тьфу-тьфу!) идет по графику и выделенных средств всего в полтора раза меньше, чем надо. Это уже кое-что. На этом, к сожалению, все проблемы не заканчиваются. Многие только начинаются...

ЯМКИ – НАВСЕГДА

Интенсивность движения по трассе все время возрастает (примерно на 3% в год): в районе Балашихи она составит 50 тыс. машин в сутки, Ногинска – 40 тыс., Владимира и Нижнего Новгорода – 20–25 тыс. По ГОСТам дороги наши по-прежнему рассчитаны на движение транспорта с нагрузкой на ось до 6 т, в то время как во всем мире давно стали нормой автопоезда с нагрузкой свыше 10 т. И у нас таких все больше и больше... Но это еще не все. Россия – единственная страна в мире, где годовой перепад температур составляет примерно 80°С (от -40 зимой до +40°С летом), а значит, для дорожного покрытия и ремонта необходимы соответствующие материалы. Наш же российский битум становится хрупким уже при... –15°С. Вот отчего трещины, ямки, колеи и прочие «волнистости» на трассе! Даже премьер-министр М. Касьянов (между прочим, по первой профессии – дорожник) несколько раз требовал повысить качество отечественных битумов. Но они тогда сразу подорожают как минимум в полтора раза...

Сейчас по всей трассе заканчивается так называемый «ямочный» ремонт (ликвидация плохой работы плохими материалами в прошлом году). Как обычно, это совпало с дачным сезоном, что изрядно потрепало нервы автомобилистам.

Но как бы там ни было, начальник технического отдела Упрдора «Москва – Нижний Новгород» Константин Лихачев обещает, что уже этим летом «узкие места» на трассе «разошьют» (читай – мосты отремонтируют), а к 2004 году вся М-7 станет четырехполосной, современной. Доживут ли до этого наши автомобили? ЗР

РЕЙС БЕЗ

ПОЛВЕКА НАЗАД В ПАВЛОВЕ СОБРАЛИ ПЕРВЫЙ АВТОБУС

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ
ФОТО / АРХИВ ПАЗ

В Ужгороде строгий пограничник осматривал черно-белый автобус и его пассажиров – своих соотечественников так, как будто в нем ехали зубастые «акулы капитализма». Даже тележку с зеркалом не забыл подкатить под днище – не спрятали ли там чего? Наконец шлагбаум открылся, машина покинула советскую территорию – скоро чехословацкий погранпост. В голове главного конструктора Сергея Ивановича Жбанникова мелькнуло тогда: «Как далеко еще до Ниццы… и как там все сложится?» Была весна 1967-го. Машина марки ПАЗ, о которой в Европе никто не слышал, выполняла необычный рейс – во Францию, на международный конкурс автобусов.



Модернизированный ПАЗ-651 с пассажирским прицепом. В начале 50-х на заводе создали несколько прототипов «вагонов» разного назначения.



ПАЗ-652 – первая модель вагонной компоновки с несущим кузовом.

Полвека назад, осенью 1952-го, из ворот «Завода автоинструмента» (ЗАТИ), праздновавшего в тот год 20-летие, вышел первый автобус. Машина дала новое имя предприятию: ПАЗ – Павловский автобусный завод.

В далеких тридцатых Павлово определили как место производства шоферского инструмента, стеклоподъемников, замков дверей и другой арматуры для автомобилей, которые еще только предстояло выпускать заводу-гиганту в Нижнем. Павловские ножи, замки и прочая металлическая утварь славились на всю Россию еще с XVII века, и недостатка в квалифицированных рабочих в городе никогда не было. Строительство ЗАТИ развернули на окраине города в 1931-м, а осенью следующего года с первым ударом молота в новой кузнице началась биография завода.

Менялись модели ГАЗ, отгремела война, а павловский завод делал свое незаметное дело. И, может, так и не стал бы известным в стране, если бы директор Василий Федорович Исаков и главный инженер Анисим Осипович Валит, почувствовав, что предприятие «закисает», не начали пробивать в верхах идею – делать в Павлове автобусы. Их везде катастрофически не хватало, а мощности Горьковского завода автобусов (ГЗА), где собирали модель 651 на базе ГАЗ-51, были очень малы. В итоге их производство передали в Павлово.

Теперь трудно представить, что шасси будущих ПАЗ-651 гоняли из Горького по булыжному шоссе своим ходом. Попытка сооружать временные брезентовые кабины не вызвала поддержки у водителей – проще доехать, поставив на голое шасси ящик, всего-то… 76 км. Зимой спасали тулуп, валенки и «боевые» сто грамм. В Павлове шасси хранили на открытой площадке: находили их в снегу по выступающему рулю. Каркас кузова делали из карпатского бука и обшивали стальными листами. Отходами «автобусной» древесины половина горожан топила печи. Жарко, говорят, горела!

Первым главным конструктором ПАЗа стал газовец Юрий Наумович Сорочкин, за создание танка Т-80 отмеченный Сталинской премией. Он сразу взялся за модернизацию 651-го (дерево заменили стальными профилями) и расширение гаммы моделей. В Павлове наладили выпуск ПАЗ-653 – фургонов для милиции и медслужбы на шасси ГАЗ-51, экспериментировали с прицепами. А главное – Сорочкин нацелил молодой коллектив на создание автобуса вагонной компоновки с несущим кузовом. Далеко не все и не сразу приняли эту революционную по тем временам концепцию. ПАЗ-652 с удивившим всех передовым дизайном появился осенью 1958-го. Кстати, «дизайн-центр» в те годы представлял собой стол возле линии сборки.

Запустив 652-й в серию, конструкторы сразу задумались о следующей машине. В 1963-м, когда главным стал Жбанников, работа над перспективным автобусом шла полным ходом. В 1965-м прототип ПАЗ-665 дизайнера Марка

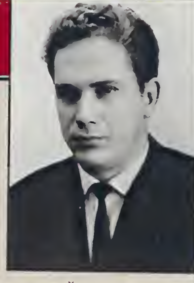
ПАЗ-люкс 1969 года и сегодня не выглядит стариком.



В КОНЕЧНОЙ



ПАЗ-665 в 1967-м сделал павловскую марку известной в Европе. Опыт создания этой машины воплотился в серийной модели 3205.



Сергей Иванович Жбанников – главный конструктор ПАЗа в 1963–1981 гг. (фото 60-х).

Демидовцева пригнали на показ в Москву. (Кстати, Марк Васильевич, который позднее руководил дизайн-центром ВАЗа, в Павлове числился конструктором – должности дизайнера в те годы не было.) Во дворе комитета по автотракторостроению собралась толпа. Некоторые не сразу верили, что машина – отечественная. Тут-то председатель комитета Строкин и выдвинул идею послать ПАЗ в компании ЛАЗа и ЗИЛ-118 в 1967-м на конкурс автобусов в Ниццу.

Подготовку курировали даже в ЦК, строго предупреждая Жбанникова, чтобы не дал повода для насмешек «желтой западной прессе, да еще в год 50-летия Великого Октября». Проблем, конечно, было немало. Где только, например, ни пытались заказать огромные половинки ветрового стекла, обращались даже к авиастроителям. В последний момент «витрину» сделали на борском стекольном заводе.

На первом этапе конкурса, так называемом ралли, машины разными путями ехали в Ниццу, строго соблюдая установленный организаторами график. В салонах сидели туристы, которых на контрольных пунктах опрашивали комиссары соревнований, оценивая с их слов автобусы. В ПАЗе в роли туристов выступали… специалисты завода, московское начальство и, конечно, сотрудники «компетентных органов».

На испытаниях прототип первого в мире серийного полноприводного автобуса ПАЗ-3201 на базе модели 672.



До Италии приключений не было. А перед самой границей с Францией водитель, заруливая на заправку, заехал на бордюр и… по правой половине ветрового стекла поползла трещина. Как уже через 10 часов два (!) стекла оказались в небольшом приграничном городке, теперь уже никто не расскажет. Нашли двух местных «спецов», они почти заправили уплотнитель, а потом… неудачное движение отверткой и в запасе осталось всего одно стекло. Его павловчане вставили сами…

На набережной Ниццы выстроилось несколько десятков туристических машин самых именитых европейских марок: «Мерседес-Бенц», «Вольво», «Скания», «Берлие»… Второй этап конкурса – полная оценка автобуса, от дизайна до удобства кресел и даже качества стекол. Туристы должны видеть мир без искажений! Затем стандартные тесты: разгон, торможение, управляемость, чистота выхлопа. Журналисты с удивлением смотрели на советских «туристов». Вместо того, чтобы наслаждаться воздухом Средиземноморья, те бегали вокруг машин с фото- и кинокамерами, заглядывали под днища, что-то измеряли и строчили в блокноты.

Поездка удалась: советская делегация получила Большую серебряную медаль за «высокий уровень организации туризма», а ПАЗ – «Приз отличия» за техническое и дизайнерское совершенство.

Осенью 1968-го, когда с конвейера в Павлове сошел ПАЗ-672, Жбанников и Демидовцев вовсю работали над машиной для Ниццы-69 (конкурс проводили по нечетным годам). Московское руководство поверило в конструкторов ПАЗа, а Жбанников рискнул – дал свободу дизайнеру и не ошибся. ПАЗ-люкс (позже его называли «Турист») с гнутыми боковыми стеклами, округлым, как у самолета, «фюзеляжем», расположенными амфитеатром пассажирскими креслами, гардеробом, багажником и умывальником (!) поразил самых придирчивых экспертов. Кстати, ослепительно-белую машину с красным салоном хотели назвать «Авророй». Но «компетентные органы» отсоветовали, усмотрев в этом неуважение к революционному крейсеру. Только через 30 лет новую павловскую машину нарекли именем богини утренней зари...

ПАЗ и ЛАЗ получили в Ницце диплом «За техническое совершенство». «Люкс» готовили к серийному производству, но руководство ЗИЛа не очень хотело поставлять в Павлово двигатели и задние мосты (они стояли на конкурсном ПАЗе), да и в министерстве решили: дело павловского завода – машины для малых городов. Их-то завод и строил – крепкие, надежные, дешевые автобусы, на которых хоть раз ездил в России каждый.

Многие очень удивились, когда несколько лет назад павловчане начали выпуск больших городских и туристических машин и элегантной «Авроры». А ведь все, в общем-то, логично – нынешние, непохожие на привычные скромные «пазики», автобусы – продолжение заводских традиций, заложенных полвека назад. |ЗР|

РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ
СЕРГЕЯ ИВАНОВИЧА ЖБАННИКОВА
ЗА ПОМОЩЬ В ПОДГОТОВКЕ МАТЕРИАЛА.

СТРАНИЦА ЗА СТРАНИЦЕЙ

ЛИСТАЕМ ПОДШИВКИ «ЗА РУЛЕМ»

СЕНТЯБРЬ

1928. «Еду я в автомобиле, катя мимо ветра запевшего… А пока мостовые починим хотя б для удобства хождения пешего». Влад. Маяковский».

1931. «Автомобили с приводом на передние колеса успешно завоевывают положение на автомобильном рынке».

1939. «В нынешнем году в нашей стране будет около миллиона автомобилей, а через три года, к концу Третьей сталинской пятилетки – миллион семьсот тысяч».

1957. «На улицах Москвы в день открытия VI Всемирного фестиваля молодежи и студентов».

1958. «Элуард Лорент, стартовавший на автомобиле собственной конструкции, превысил мировой рекорд в классе машин до 350 см³ с первой попытки. Он показал скорость 221,5 км/ч».

1960. «Перед уральским автомобильным заводом им. Сталина поставлена задача развернуть производство трехосных автомобилей высокой проходимости».

1980. «В настоящее время проходят ходовые испытания на водородном топливе специально построенные автомобили и оборудованные под него серийные машины».

1982. «Не так уж давно крупнейший коллектив московских автомобилестроителей торжественно отмечал важное событие – выпуск миллионного ЗИЛ-130. А летом нынешнего года наступила очередь еще одного юбиляра – двухмиллионного».

1984. «… Идут по афганским дорогам колонны. В кабинах машин – парни из Москвы и Новосибирска, с берегов Аму-Дарьи, тихого Дона…».

1995. «Спроектирована, испытана и находится в подготовке производства модификация универсал ИЖ-21261».


1939


1957

1958


1960


1984


1995

/«ЗА РУЛЕМ» – 75

НАША ГАЛЕРЕЯ

Читатели давно привыкли: «За рулем» – не только интересное, полезное чтение. С журналом постоянно сотрудничали талантливые художники. В 30-х поклонники «За рулем» улыбались, глядя на работы Бориса Ефимова – художника-карикатуриста, иллюстрировавшего очерки М. Горького, рассказы И. Ильфа и Е. Петрова, «Похождения бравого солдата Швейка» Я. Гашека. Кстати, Ефимов – брат знаменитого в 30-х журналиста Михаила Кольцова – члена редколлегии нашего журнала, энтузиаста автомобильного дела в России.

«Зарулевцы» старшего поколения, конечно, помнят рисунки Юрия Ароновича Долматовского. Дизайнер, принимавший участие в создании облика УАЗ-450, БелАЗ-540, революционных для нашей страны прототипов НАМИ-013, «Белка», ВНИИТЭ-такси и многих других машин, рисовал для читателей «За рулем» старые автомобили, перспективные модели и машины далекого будущего.

Многие познавали историю отечественного и мирового автомобилестроения по работам известного художника и дизайнера Александра Захарова. И еще не раз на страницах ЗР появятся работы молодых неизвестных (пока!) авторов…

«КРУЗ–КОНТРОЛЬ»



Для боевика «Особое мнение» фирма «Лексус» построила специальный автомобиль будущего. Каково же было удивление разработчиков, когда выяснилось, что известный актер Том Круз ростом всего 1,67 метра... не достает до педалей! Пришлось строить футуристический болид буквально вокруг тела главного героя. Теперь никто с большим габаритом просто не поместится в машину – регулировок сиденья не предусмотрено.

«ФУШИГИ» – В НОГУ СО ВРЕМЕНЕМ

Молодой изобретатель из Японии представил этот самоходный экипаж на 26-й «Олимпиаде идей» в Токио. Множество датчиков определяют параметры движения устройства, а когда дальнейшее продвижение вперед даже в варианте 4х4 невозможно, «Фушиги» блокирует вращение колес и начинает... шагать, переступая с ноги на ногу. Специальная система следит за сохранением равновесия. Бронзовый призер олимпиады не развивает большой скорости, зато идет в ногу со временем.



ГЛАВНОЕ – ПОШУМЕТЬ!



В мотор-парке немецкого Ошерслебена кипели нешуточные страсти. Два мощных тягача разорвали на глазах собравшейся публики несчастный «Трабант». Зачем? А просто так, ради зрелища. Шарманщик Рольф Беккер вызвал шквал возмущения коллекционеров «Траби»: бессмысленное разрушение технического наследия не нашло понимания в сентиментальных немецких сердцах. Но посмотреть на кончину пластмассовой машинки собрались многие, даже министр транспорта. Беккеру отказали в приглашении на дальнейшие встречи любителей «трабантов» и обрушили личный интернет-сайт, но ничто не смогло спасти автомобиль от... продажи обломков по 250 евро за штуку.

О ПОЛЬЗЕ РЕМНЕЙ

Жительница Мюнхена, видимо, жалеет теперь, что не пристегнула кактус на пассажирском сиденье ремнем безопасности: в крутом повороте он начал опасно крениться, угрожая своими колючками. Водительница отвлеклась лишь на несколько секунд, пытаясь предотвратить падение цветка. И ей это удалось – правда, автомобиль упал в кювет...

СКОРОСТЬ – КАК НАРКОТИК

Кто хоть раз в полной мере насладился скоростью за рулем, уже не может отказаться от этого «наркотика». 56-летний Питер Гриффитс из Бристоля потерял способность ходить после аварии на мотоцикле. Теперь он участвует в «Мобилити Род Шоу» на специальном «Порше-993 BTR» и даже показал рекордную скорость... 325 км/ч!



«СИМФОНИЯ» СФАЛЬШИВИЛА

Латвийскому парому «Си Симфонии» (Sea Symphony) встретился циклон с ветром в 12 баллов и волнами 15 м высотой. К сожалению, экипаж не позаботился о надежном креплении грузовиков и легковушек, и они пришли в спонтанное движение. Каюты пассажиров и камбуз оказались в итоге полностью разгромленными, а сами автомобили годятся теперь лишь в металлолом. Береговая полиция установила несомненную вину экипажа, нарушившего несколько правил по обеспечению безопасности. Любопытно, что один из пассажиров не растерялся и снял видеофильм о «летающих» по палубе автомобилях, который был показан по немецкому телевидению.

ФОТО / NEWSCOM, ROLF BECKER

ДРУГАЯ СТОРОНА КОРОНЫ /ФОРМУЛА 1

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ
ФОТО / «ФОТОБАНК-ALLSPORT»



РУБИТ ЛИ МИХАЭЛЬ ШУМАХЕР СУК, НА КОТОРОМ СИДИТ?

Одержав восемь побед в одиннадцати гонках, Михаэль Шумахер завоевал пятый чемпионский титул. Корона далась ему легче и быстрее, чем все предыдущие. Правда, первое место немца на Гран-при Франции пытались оспорить: по мнению «Мак-Ларена», незадолго до финиша Михаэль обогнал Кими Райкконена в зоне действия желтых флагов, что запрещено правилами. Судьи отклонили протест – желтые флаги действительно были, но… не было обгона. Чемпион мира не обгонял, а объезжал финна, потерявшего контроль над машиной, поскользнувшейся на масляном пятне.

В любом случае Михаэль стал бы чемпионом неделю спустя, после очередной своей победы в Хоккенхайме. Поклонники «Феррари», конечно, могут торжествовать, но даже в их стане найдешь недовольных ходом чемпионата в целом. Всем хочется большей остроты, увлекательности, неожиданностей на этапах. И феноменальные достижения пилота «Феррари» отнюдь не льют воду на мельницу формулы 1 как великого зрелища. Скорее, наоборот. И вообще – более неудачного момента для «досрочного титула» невозможно придумать.

Бывали у формулы сложные времена, но никогда раньше ее положение «на мировом рынке» не было столь шатким. Во многом это зависит от самого рынка, где царит сегодня экономический кризис. Как следствие, спонсоры более осторожно и не столь щедро вкладывают деньги. Зимой «конюшни» формулы 1 остались без очень многих инвесторов. Первой жертвой пал «Прост» – французская команда обанкротилась и пошла с молотка. И до сих пор ее никто не купил «с потрохами», хотя раньше такой товар не залеживался. Дал течь казавшийся прочным корабль «Джордана» – Эдди всю зиму искал деньги, даже взял в команду Такумо Сату. Не за выдающиеся способности, а за толстый кошелек. В результате команда выступает как бы с одним пилотом: японец очки не зарабатывает, а вот машины ломает.

К середине лета созрел «Эрроуз» – Тому Уокиншо нечем заплатить за поставки моторов. (И вряд ли спасет команду договор его фирмы TWR с московскими властями о постройке трассы в Нагатино…) Нарыв лопнул в Маньи-Кур, где «Эрроуз» умышленно провалил квалификацию, чтобы не стартовать в гонке. Берни Экклстоун, давний друг Уокиншо, по инерции твердит, что Том справится с трудностями, а он, между тем, уже подыскивает покупателя. Наконец, подает сигналы SOS благородный спаситель «Минарди» Пол Стоддарт. Вложив в тонущую команду личные средства, австралийский миллионер обнаружил, что она все равно идет ко дну. Денег не хватает даже на завершение сезона, не говоря о разработке нового автомобиля. Вот и пытается он выторговать ту часть от продажи телевизионных прав, что причиталась разорившемуся «Просту». В общем, если не произойдет чуда, на старт сезона-2003 выйдут уже не одиннадцать, как нынче, а девять команд.

Шеф «Бритиш-Америкен Рейсинг» Дейвид Ричардс говорит, что маленькие «конюшни» всегда балансировали на краю пропасти. «Мы постоянно занимались поиском денег, даже в самые «урожайные» годы. Единственное отличие в том, что сегодня наши главные источники иссякли». Дела BAR тоже идут ни шатко ни валко. Ричардс попытался урезать зарплату Жаку Вильневу: «Мы не можем отдавать четверть бюджета одному пилоту». Тот поднял скандал и, видимо, осенью покинет команду. За ним потянутся почти все спонсоры.

А коммерческий директор «Джордана» Ян Филипс подтвердил, что результаты команд прямо пропорциональны их бюджету. «Наш бюджет составляет примерно 50 миллионов долларов, у «Феррари», насколько известно, порядка 300 миллионов. И этот разрыв, как ни печально, год от года растет. Мы тоже хотим выигрывать гонки, но осознаем, что у нас есть свой потолок. Бедные всегда будут отставать от богатых, потому что не могут вкладывать столько же в новые разработки и нанимать лучший персонал».

Однообразные гонки с предсказуемым результатом

ГРАН-ПРИ ВЕЛИКОБРИТАНИИ
7 ИЮЛЯ, СИЛЬВЕРСТОУН
(60 кругов по 5141 м)

1. **М. ШУМАХЕР** (Германия, «Феррари») – 1:31.45.015; 2. **Р. БАРРИКЕЛЛО** (Бразилия, «Феррари») – 14,5; 3. **Х.-П. МОНТОЯ** (Колумбия, «Вильямс-БМВ») – 31,6; 4. **Ж. ВИЛЬНЕВ** (Канада, «BAR-Хонда») – 1 круг; 5. **О. ПАНИС** (Франция, «BAR-Хонда») – 1 круг; 6. **Н. ХАЙДФЕЛЬД** (Германия, «Заубер-Петронас») – 1 круг.

ГРАН-ПРИ ФРАНЦИИ
21 ИЮЛЯ, МАНЬИ-КУР
(72 круга по 4251 м)

1. **М. ШУМАХЕР** – 1:32.09.837; 2. **К. РАЙККОНЕН** (Финляндия, «Мак-Ларен-Мерседес») – 1,1; 3. **Д. КУЛТАРД** (Великобритания, «Мак-Ларен-Мерседес») – 31,9; 4. **Х.-П. МОНТОЯ** – 40,6; 5. **Р. ШУМАХЕР** (Германия, «Вильямс-БМВ») – 41,7; 6. **ДЖ. БАТТОН** (Великобритания, «Рено») – 1 круг.

отпугивают зрителей. Кто бы мог подумать, что на трибунах домашней трассы Михаэля, «Хоккенхаймринге», останутся пустые места?! Год, два назад о таком и речи быть не могло. (К слову, в Германии нынче 7 миллионов безработных.) Данные о телеаудитории предусмотрительно не разглашаются. По мнению экспертов, потери составляют 10–15% в сравнении с сезоном-2000. Это миллионы созерцателей рекламы. Вот и российское телевидение передвигает на неудобное ночное время трансляции этапов – их рейтинг крайне низок.

Другая большая неприятность кроется в акционерной сущности чемпионата мира. Компания «Кирх Медиа», купив зимой 75% акций холдинга SLEC (коммерческие права формулы 1, ранее целиком принадлежавшие Экклстоуну), весной изволила разориться. Производители, владеющие командами полностью или частично (БМВ, «Мерседес-Бенц», «Рено», «Форд», ФИАТ), рассчитывали выкупить эту львиную долю. Тогда они смогли бы диктовать условия Экклстоуну и, возможно, превратить формулу 1 в нечто иное, придать ей свежести, новизны. Но нет, акции «Кирх» распределят между тремя ее главными кредиторами. Два из них – американские банки, далекие от мысли спасать чужой, «заморский» чемпионат.

И последнее. Экономический кризис ударил по самим автопроизводителям. Головная, американская часть «Форда» завершила прошлый год с огромными убытками. И европейское отделение не случайно пересмотрело вопрос о своем участии в формуле 1 (в отличие от коллег по бизнесу, «Форд» содержит еще и мощную раллийную команду). К счастью, отказа пока не последовало.

Лихорадка у ФИАТа. Итальянский гигант освободил исполнительного директора Паоло Кантареллу от занимаемой должности и продал 34% акций дочерней компании... «Феррари». Причем шеф «Феррари» (фирмы и гоночной команды тоже) Лука ди Монтеземоло ничего не знал о готовящейся сделке, а значит, положение его весьма шатко. Если вдруг контракт Михаэля, заключенный по 2004 год включительно, внезапно оборвется, удивляться не стоит.

Сам Шумахер ничуть не падает духом: «Чемпионат не заканчивается после того, как назван чемпион. Надо же разыграть и другие места, не только первое!» Ему вторит Вильнев: «Даже зная, что в этом году я нипочем не выиграю, мои фанаты увлеченно следят за гонками». Но что еще могут сказать пилоты, связанные по рукам и ногам различными обязательствами? Они вынуждены быть оптимистами. А как иначе, ведь рабочих мест в формуле 1 все меньше и меньше.

ЗР

ГРАН-ПРИ ГЕРМАНИИ

28 ИЮЛЯ, ХОККЕНХАЙМ

(67 кругов по 4574 м)

1. М. ШУМАХЕР – 1:25.52,078; 2. Х.-П. МОНТОЯ – 10,5; 3. Р. ШУМАХЕР – 14,4; 4. Р. БАРРИКЕЛЛО – 23,1; 5. Д. КУЛТАРД – 1 круг; 6. Н. ХАЙДФЕЛЬД – 1 круг.

ПОСЛЕ 12 ЭТАПОВ

ПИЛОТЫ: 1. ШУМАХЕР – 106; 2. Х.-П. МОНТОЯ – 40; 3. Р. ШУМАХЕР – 36; 4. Р. БАРРИКЕЛЛО – 35; 5. Д. КУЛТАРД – 32; 6. К. РАЙККОНЕН – 17.

КОМАНДЫ: 1. «ФЕРРАРИ» – 141; 2. «ВИЛЬЯМС» – 76; 3. «МАК-ЛАРЕН» – 49; 4. «РЕНО» – 15; 5. «ЗАУБЕР» – 11; 6. «ДЖОРДАН» – 6.

В РОДНЫХ ПЕНАТАХ /КРОСС

ЧЕТЫРЕ ПОБЕДЫ В ШЕСТИ ФИНАЛАХ ЧЕМПИОНАТА ЕВРОПЫ – ТАКОВ УРОЖАЙ РОССИЙСКИХ ПИЛОТОВ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ
ФОТО / ЮРИЙ ТЮРИН

К стремлению хозяев казанской трассы «Высокая гора» сделать ее одним из этапов чемпионата Европы по кроссу относились по-разному. Одни считали, что дополнительный домашний этап на пользу: если кому и будет хуже, то нашим соперникам. Проводят же по две гонки Германия и Чехия и ничего – мы к ним ездим вовсю. Другие сомневались: будет ли гонка в столице Татарстана полноценной. Какой смысл тем же чехам и немцам тащиться за тридевять земель ради одного старта? Тем более, что в зачет идет меньше половины результатов длинной 11-этапной серии.

Другое дело – трасса полигона НИЦИАМТ. Она видела разных гостей: и французов, и голландцев, и итальянцев. Подмосковный Дмитров только поначалу казался им далеким, а потом, за те шесть лет, что принимают здесь весь цвет европейского кросса, привыкли. А Татарстан – это лишние сутки пути и двадцать ведер горючего.

Тем не менее, свершилось. Два года автодром на окраине Казани посещали важные комиссары ФИА. Убедились, что подготовлен он на высоком уровне и судьи работают профессионально. На третий год включили в официальный календарь, причем так, что два российских этапа расположились с интервалом в одну неделю.

Зарубежные пилоты, наверное, даже не сговаривались. Просто каждый для себя посчитал время, деньги и возможные выгоды. Напрасно казанцы, а неделю спустя дмитровчане ждали лидеров баггийных дивизионов «3500» и «1600» голландца Фрица Дюйзендстру и немца Денниса Энгеля. Даже из мощной чешской дружины, насчитывающей два десятка активных пилотов, никто не отважился на дальнюю вылазку. Из Германии приехал одинокий Йорг Лессинг. А выручили ближайшие соседи, поддержав международный статус соревнований. Самую большую делегацию, из четырех пилотов, прислала Латвия.

В трех классах машин вышло всего пятеро гостей, причем только в легковом дивизионе собрался приемлемый кворум – 15 гонщиков на старте. Зрители лишились части удовольствия, потому что очень мало было баггистов. Что касается пилотов, то не прогадали ни редкие иностранцы, ни многочисленные хозяева, в отсутствие сильных конкурентов набравшие уйму зачетных очков.

Никогда еще в России не видели такого фантастического парада автомо-



Танцы иномарок. Пилоты Татарстана располагают самой мощной в стране технической базой. Максимум, что удалось Ромуалдасу Виткасу выиграть у пилотов «Газпрома», так это старт.



ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ ПО КРОССУ

5-Й ЭТАП, КАЗАНЬ

ЛЕГКОВЫЕ: 1. А. ШАЙМИЕВ (Казань, «Пежо-206»); 2. И. РЕЗНИЧЕНКО (Дмитров, «Фольксваген-Гольф»); 3. Р. ШАЙМИЕВ (Казань, «Тойота-Королла»). **БАГГИ-«1600»:** 1. Р. КОЛЕСНИКОВ (Москва, силовой агрегат – «Опель»); 2. В. ДМИТРИЕВ (Москва, «Опель»); 3. Р. ВИТКУС (Литва, «Опель»). **БАГГИ-«3500»:** 1. А. ЯЛУНИН (Латвия, «Фольксваген»); 2. Н. ЖАВОРОНКОВ (Нижнекамск, «Фольксваген»); 3. А. ПЫЖОВ (Латвия, «Фольксваген»).

6-Й ЭТАП, ДМИТРОВ

ЛЕГКОВЫЕ: 1. Г. БУЯНС (Латвия, «Фольксваген-Гольф»); 2. А. ШАЙМИЕВ; 3. А. ЗЕБЕРГС (Латвия, «Тойота-Королла»). **БАГГИ-«1600»:** 1. Р. КОЛЕСНИКОВ; 2. В. ДМИТРИЕВ; 3. Р. ВИТКУС. **БАГГИ-«3500»:** 1. Н. ЖАВОРОНКОВ; 2. А. ЯЛУНИН; 3. А. ПЫЖОВ.

ПОСЛЕ 6 ЭТАПОВ

ЛЕГКОВЫЕ: 1. А. ШАЙМИЕВ – 67; 2. А. ЗЕБЕРГС – 55; 3. И. РЕЗНИЧЕНКО – 54; 4. Л. БРОЖЕК (Чехия) – 45; 5. Н. НАЮЖОКАЙТИС (Литва) – 44; 6. И. РАХМАТУЛЛИН (Россия); – 41... 8. Р. ШАЙМИЕВ – 39... 10. А. ЕРВАНДЯН – 35. **БАГГИ-«1600»:** 1. Д. ЭНГЕЛЬ (Германия) – 77; 2. Р. КОЛЕСНИКОВ – 72; 3. П. ТУРЕК (Чехия) – 67; 4. Р. ВИТКУС – 47; 5. В. ДМИТРИЕВ – 46... 10. С. ВАХРУШИН (Россия) – 26. **БАГГИ-«3500»:** 1. Ф. ДЮЙЗЕНДСТРА (Голландия) – 75; 2. Я. ГОШЕК (Чехия) – 64; 3. П. БАРТОШ (Чехия) – 59... 10. Н. ЖАВОРОНКОВ – 37.

билей! Одних только «уорлд ралли каров» (WRC – высшая категория в ралли; раллийные автомобили по техническим требованиям подходят и для кросса) пять штук! Причем лишь «Тойоту-Королла WRC» можно назвать машиной «второй свежести», ей больше трех лет. А раллийные «Пежо-206» и «Форд-Фокус» сегодня, как известно, – вершина. Кстати, в нашей стране их можно встретить только на кроссовых трассах. Впрочем, «гольфы», коими располагали фирменные гонщики полигона Илья Резниченко и Александр Карасевич, казанцы Рустем Миннаханов и Ирек Миннахметов, построены специально для кросса. Об этом говорят бирочки «4x4» и turbo. И, наконец, единственный автомобиль российского производства. Европа отродясь такого не видела – ВАЗ-2108 со всеми «гребущими» колесами и 2-литровым двигателем «Опель». Боевой аппарат тольяттинского аса Бориса Котелло, самого опытного из наших действующих кроссменов. Он начал выступать в европейском первенстве еще в конце 80-х.

Вся эта компания, «отстрелявшись» в Казани, дружно перекочевала на трассу Дмитровского полигона. «Супервосьмерка» Котелло, конечно же, растворилась в туче иномарок и погоды не сделала. На казанском этапе Котелло финишировал пятым, здесь – шестым. И явно не собирался отнимать очки у соотечественников, имеющих виды на чемпионский титул. Это, прежде всего, Айрат Шаймиев и сын директора полигона НИЦИАМТ Илья Резниченко, набравшие очки во всех шести гонках чемпионата. К сожалению, не удалось собрать максимальный урожай на домашних плантациях: победу в Дмитрове выцарапал латыш Гинтс Буянс. Тем не менее, оба утвердились в тройке лидеров чемпионата, причем Шаймиев на первой строчке!

Зато баггисты на дмитровской трассе были в ударе. В 3500-кубовом классе Николай Жаворонков отомстил латышу Алексею Ялунину за досадное поражение в Казани, да и вообще провел отличный заезд. Жаль, что в нем стартовало всего шесть машин. А в багги-«1600» не нашлось равных дуэту команды «Газпрома», Роману Колесникову и Виктору Дмитриеву. Более того, Роман практически застолбил за собой «серебро» чемпионата и заметно увеличил шансы на «золото». Напрасно, ох напрасно не приехал Деннис Энгель. Не пришлось бы ему локти кусать. ЗР



Никогда еще россияне не поднимались так высоко на европейском подиуме багги-«3500», как Николай Жаворонков в Дмитрове.

/С МИРУ ПО ГОНКЕ

ГЕРОИ ГРУНТА И АСФАЛЬТА



Чемпионат России по ралли-кроссу, проходивший в Пензе, не обошли своим вниманием наши звезды кросса. Для Алексея Иванова финал в классе 1600-кубовых «восьмерок» стал легкой прогулкой. Партнер по команде СТК «Лада» Владимир Колесов не стал навязывать ему борьбу, и тольяттинец, на чьем счету титул чемпиона страны по кроссу, добавил в свою коллекцию еще одну золотую медаль. Без особого труда одолел соперников и его земляк Борис Котелло, выступавший на полноприводной «восьмерке» с двигателем «Опель» в зачете машин свободной подготовки.

А вот сражение «волг» завершилось неожиданно. Фавориты-нижегородцы из команд ОАО «ГАЗ» и транспортного предприятия «Нижегородец» упустили из виду Владимира Мартынова, который стал победителем. Первым, впрочем, финишировал Виктор Тюнин, но судьи дисквалифицировали его за грубую езду. «Золото» уехало в Арзамас.

Ралли-кросс отличается от просто кросса не только порядком его проведения (в квалификациях учитывается не лучшее время, а сумма времен), но еще и смешанным покрытием трассы – «грунт плюс асфальт», что требует от пилотов большего мастерства и расчета.

ЧЕРНАЯ ПОЛОСА ДЛЯ ЛИДЕРА

Казалось, имя победителя в чемпионате CART можно было предвидеть еще в июне. Выиграв четыре гонки подряд, Кристиано да Матта (на снимке) ушел в огромный отрыв от соперников. Даже неудача в Кливленде (сход по техническим причинам) не обескуражила бразильца, и десятую гонку сезона он начал с поул-позишн. Увы, борьба за место в призовой тройке завершилась поломкой коробки передач. И на первые две ступени подиума в Ванкувере поднялись партнеры по команде Барри Грина – Дарио Франкитти и Пол Трейси.



Да Матта утешает себя тем, что по-прежнему сохраняет лидерство в чемпионате, который только-только прошел свой экватор. Из 20-этапного сезона CART неожиданно выпала очень важная гонка в Германии – обанкротились владельцы новейшей трассы «Лаузитцринг». А ей, между тем, пророчили в скором будущем приобщение к формуле 1.

УИК-ЭНДЫ НА КОЛЬЦЕ

Уследить за ходом событий в кольцевых гонках стало непросто. Этапы чемпионата России, «Кубка «Поло», «Кубка «Лады» и серии формулы-«Русь» не умещаются в один уик-энд, поэтому на трассах иногда собираются довольно странные комбинации. Так, июль кольцевики завершили в Петербурге: компанию «Поло» и «Руси» составил класс «Туринг» из программы чемпионата, который почему-то «отбился от стаи».

Собственно, в «Туринге» и намечались самые серьезные баталии. После пяти этапов лидерство удерживал Александр Львов и было ясно, что соперники из команды «МТС Эй-Си Рейсинг» не оставят его в покое. Михаил Ухов и Григорий Комаров дали бой лидеру на его домашней трассе и отпраздновали двойной успех – первое и второе места. Львов финишировал третьим. Лидерство в чемпионате он сохранил, но минимальное – на одно очко отстает Комаров, на 11 – Ухов.



Оба зачетных заезда «Кубка «Поло» выиграл москвич Максим Травин. А в формуле-«Русь» дважды отличился талантливый молодой пилот из Выборга Виталий Петров. У каждого класса машин впереди еще несколько этапов.

КАЛЕНДАРЬ

ОКТЯБРЬ

РАЛЛИ / **5-6** «Вираж», Кубок России, Гуково. **12-13** «Санкт-Петербург», Кубок России. **19-20** «Амурские зори», Хабаровск. **КРОСС /** **5-6** «Кубок СНГ» (легковые, багги, УАЗ), Борисов (Белоруссия). **5-6** традиционная гонка (легковые, багги). Зеленокумск. **12-13** традиционная гонка (грузовики, УАЗ), Новокузнецк. **19-20** традиционная гонка (легковые, багги), Нижний Тагил. **26-27** чемпионат России (УАЗ). Ульяновск. **26-27** традиционная гонка (легковые). Первоуральск. **26-27** традиционная гонка (багги, грузовики), Ивантеевка. **4x4 /** **9-12** чемпионат России. трофи-рейд «Блади Хзви», С.-Петербург. **18-20** чемпионат России, ралли-рейд «Коломна».

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

РАЛЛИ «САФАРИ»

1. **К. МАК-РЕЙ** (Великобритания, «Форд-Фокус») – 7:58.28; 2. **Х. РОВАНПЕРА** (Финляндия, «Пежо-206») – 2.50: 3. **Т. РАДСТРЕМ** (Швеция, «Ситроен-Ксара») – 18.38; 4. **М. МАРТИН** (Эстония. «Форд-Фокус») – 21.28: 5. **С. ЛОЭБ** (Франция, «Ситроен-Ксара») – 21.48; 6. **Ж. ПАНИЦЦИ** (Франция, «Пежо-206») – 34.41.

ПОСЛЕ 8 ЭТАПОВ

ПИЛОТЫ: 1. **М. ГРОНХОЛЬМ** – 37; 2. **К. МАК-РЕЙ** – 30; 3. **К. САЙНС** – 23; 4. **Ж. ПАНИЦЦИ** – 21; 5. **Р. БЕРНС** – 19; 6. **Х. РОВАНПЕРА** – 18. **КОМАНДЫ:** 1. **«ПЕЖО»** – 83; 2. **«ФОРД»** – 69; 3. **«СУБАРУ»** – 35; 4. **«ШКОДА»** – 8; 5. **«МИЦУБИСИ»** – 7; 6. **«ХЁНДЭ»** – 6.

ЧЕМПИОНАТ CART

7-й ЭТАП, ЧИКАГО

1. **К. ДА МАТТА;** 2. **Б. ДЖУНКЕЙРА** (оба – Бразилия. «Лола-Тойота»); 3. **Д. ФРАНКИТТИ** (Великобритания, «Лола-Хонда»); 4. **Т. ТАКАГИ** (Япония, «Рейнард-Тойота»); 5. **С. НАКАНО** (Япония. «Лола-Хонда»); 6. **С. ДИКСОН** (Н. Зеландия, «Лола-Тойота»).

8-й ЭТАП, ТОРОНТО (КАНАДА)

1. **К. ДА МАТТА;** 2. **К. БРАК** (Швеция, «Лола-Тойота»); 3. **К. ФИТТИПАЛЬДИ** (Бразилия, «Лола-Тойота»); 4. **С. НАКАНО;** 5. **С. ДИКСОН;** 6. **ДЖ. ВАССЕР** (США, «Лола-Форд»).

9-й ЭТАП, КЛИВЛЕНД

1. **П. КАРПЕНТЬЕР** (Канада, «Рейнард-Форд»); 2. **М. АНДРЕТТИ** (США, «Лола-Хонда»); 3. **П. ТРЕЙСИ** (Канада, «Лола-Хонда»); 4. **К. БРАК;** 5. **А. ТАЛЬЯНИ** (Канада, «Рейнард-Форд»); 6. **ДЖ. ВАССЕР.**

10-й ЭТАП, ВАНКУВЕР (КАНАДА)

1. **Д. ФРАНКИТТИ;** 2. **П. ТРЕЙСИ;** 3. **Т. КАНААН** (Бразилия, «Лола-Хонда»); 4. **М. ЖУРДЭЙН** (Мексика, «Лола-Форд»); 5. **П. КАРПЕНТЬЕР;** 6. **М. АНДРЕТТИ.**

ПОСЛЕ 10 ЭТАПОВ

ПИЛОТЫ: 1. **К. ДА МАТТА** – 122; 2. **Д. ФРАНКИТТИ** – 84; 3-4. **Б. ДЖУНКЕЙРА, М. ЖУРДЭЙН** – по 74; 5. **П. КАРПЕНТЬЕР** – 72; 6. **П. ТРЕЙСИ** – 60.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЧЕМПИОНАТ ФОРМУЛЫ 3000

6-й ЭТАП, «НЮРБУРГРИНГ»

1. **С. БУРДЭ** (Франция, «Супер-Нова»); 2. **РИК. СПЕРАФИКО** (Бразилия, «Петробраз»); 3. **А. ПИЦЦОНИЯ** (оба – Бразилия. «Петробраз»); 4. **П. ФРАЙСАХЕР** (Австрия, «Ред Булл»); 5. **Р. НГУЕН** (Австралия, «Астромега»); 6. **Б. ВИРДХЕЙМ** (Швеция. «Арден»).

7-й ЭТАП, СИЛЬВЕРСТОУН

1. **Т. ЭНГЕ** (Чехия. «Арден»); 2. **С. БУРДЭ;** 3. **РОД. СПЕРАФИКО** (Бразилия, «Петробраз»); 4. **ДЖ. ПАНТАНО** (Италия, «Колони»); 5. **А. ПИЦЦОНИЯ;** 6. **Б. ВИРДХЕЙМ.**

8-й ЭТАП, МАНЬИ-КУР

1. **Т. ЭНГЕ;** 2. **С. БУРДЭ;** 3. **ДЖ. ПАНТАНО;** 4. **А. ПИЦЦОНИЯ;** 5. **М. ХАБЕРФЕЛЬД** (Бразилия, «Астромега»); 6. **Э. ТОККАЧЕЛО** (Италия. «Колони»).

9-й ЭТАП, ХОККЕНХАЙМ

1. **ДЖ. ПАНТАНО;** 2. **Б. ВИРДХЕЙМ;** 3. **РОД. СПЕРАФИКО;** 4. **М. ХАБЕРФЕЛЬД;** 5. **Т. МОНТЕЙРУ** (Португалия, «Супер-Нова»); 6. **РИК. СПЕРАФИКО.**

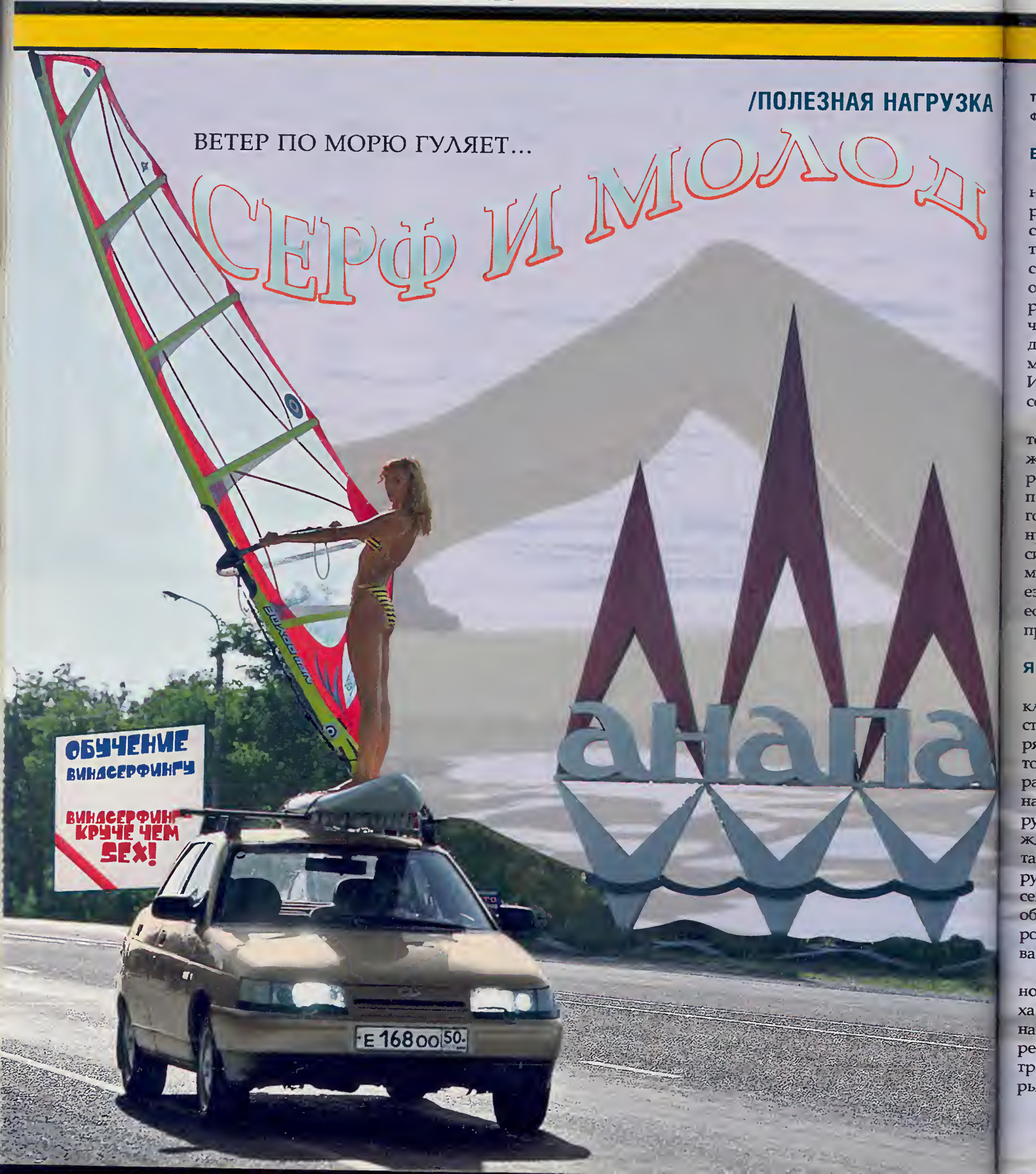
ПОСЛЕ 9 ЭТАПОВ

1. **С. БУРДЭ** – 46; 2. **Т. ЭНГЕ** – 41; 3. **ДЖ. ПАНТАНО** – 34; 4. **РОД. СПЕРАФИКО** – 20; 5-6. **М. ХАБЕРФЕЛЬД, А. ПИЦЦОНИЯ** – по 18.

/ПОЛЕЗНАЯ НАГРУЗКА

ВЕТЕР ПО МОРЮ ГУЛЯЕТ...

СЕРФ И МОЛОД









ТЕКСТ / АНДРЕЙ СИДОРОВ
ФОТО / АЛЕКСАНДР БАТЫРУ

В НОГАХ ПРАВДЫ НЕТ

Южное море, лето, жара… Вас доконала гиподинамия и нет больше сил жариться на сковородке пляжа, пить пиво, с боку на бок переваливать одутловатый живот и провожать взглядом стройных загорелых девчонок – днем они почему-то и не смотрят в вашу сторону. Надо что-то делать! Решено – к черту это раскаленное лежбище, загар до обморока и плавящиеся от безделья мозги – отдых должен быть активным. И лучшего способа, чем заняться виндсерфингом, наверное, не сыскать.

Но удовольствие это дорогое. Один только комплект подержанного снаряжения запросто тянет на 500–600 долларов, что уж говорить про новое, ценой под $2000. К тому же для перевозки этого пусть легкого, но громоздкого скарба нужен автомобиль. Пешком не наносишься, ни в автобус, ни в метро с трехметровой доской не пустят. На поезд – только в плацкартный вагон, если сумеете засунуть серф в окно и пристроить на третью полку.

Я ЕДУ К МОРЮ!

Наиболее популярные среди поклонников этого спорта места, естественно, на Черном и Азовском морях. Причем не на всем побережье, а только там, где дуют настоящие ветра. Затеять дальнее путешествие с надеждой от души погонять под парусом, а вместо этого пол-отпуска ждать у моря погоды никому неохота, поэтому настоящие фанаты парусной доски отправляются на юг в сентябре-октябре. Новичкам же не обязательно дожидаться сезона ветров – для овладения азами мастерства достаточно легкого ветерка.

Несмотря на всю привлекательность виндсерфинга, этот вид отдыха в России до сих пор не стал по-настоящему массовым. И дело скорее всего не в цене матчасти. Ведь тратим же мы деньги на телевизоры, видео-аудио, сигареты и мягкую мебель. А между тем за два года курения превращаем в дым вполне приличную доску. К сожалению, инвестиции в собственное здоровье входят в моду очень медленно. Однако это уже другая тема, а мы едем к морю!

Из центра России туда удобнее добираться по дороге М4 «Дон». Сегодня это уже вполне приличная магистраль со всей необходимой инфраструктурой. Качество покрытия – на уровне, заправки – через десяток-другой километров, еда – в любом придорожном кафе, ресторанчике, закусочной, коих развелось видимо-невидимо. Если планировать маршрут с ночевкой – найти кров тоже не проблема. Возле любого мало-мальски значимого городка или поселка, как правило, есть обустроенная охраняемая стоянка. Душ, банька, а если не хочется спать в машине, то и спартанский номерок за приемлемую цену. В общем, полторы-две тысячи километров до моря перестали быть приключением, требующим известной самоотверженности.



Перевозка парусной доски тоже сложностей не вызывает. Понадобится лишь багажник на крышу. Достаточно даже двух поперечин, обмотанных толстым пенополиэтиленом. Жгуты из него (термоизоляция для водопроводных труб) можно купить в магазинах стройматериалов. Поролоновые прокладки не подходят – они излишне мягкие, и нежный серф, продавив их, может легко получить вмятины или пробоины.

Кстати, если поездка не столь дальняя, в качестве прокладок подойдут пустые пластиковые бутылки с пробками. Воздух в них отлично смягчает толчки, но время от времени нужно останавливаться и проверять крепление поклажи. Бутылки, особенно установленные наспех, без привязи, могут по дороге выскочить. И лучше перевозить доску в толстом чехле. Во-первых, это – дополнительная защита дорогого инвентаря, во-вторых, приехав на место, не придется отмывать доску от жирной дорожной пыли и мошкары стиральным порошком.

Крепят снаряжение к багажнику резиновыми жгутами. Веревка не годится – она обязательно ослабнет.

РОЗА ВЕТРОВ

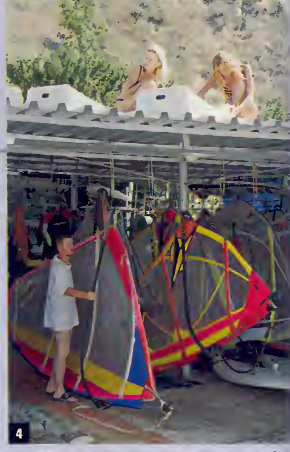
КАЗАНТИП – главная серфинговая тусовка, за последние несколько лет сильно сдал. Во-первых, для России Крым стал заграницей, во-вторых, место облюбовали байкеры, реперы и прочая неформальная публика, охочая до халявы. Не будешь же ночи напролет караулить свои пожитки или, уходя в море, выставлять у машины охрану.

Сегодня южная столица сер-









1. Клуб «Анапа-Серфинг» существует уже пять лет.

2. Крепить доску к багажнику удобнее резиновыми жгутами.

3. Снаряжение клиентов хранят в нескольких контейнерах.

4. Прокатный инвентарь для всех - от новичков до профи.

финг-культуры – без сомнения, Анапа. Это, пожалуй, единственное на Черноморском побережье место, где работает настоящий клуб – «АНАПА-СЕРФИНГ».

Удобное географическое положение города (равнина со стороны суши, а значит, раздолье для ветра, близость аэропорта, железная и автомобильная дороги), налаженная инфраструктура – найти жилье по карману и пообедать не составит труда. Стихнет ветер – есть масса мирских развлечений: дискотеки, бары и прочие бильярдные. Все это делает Анапу особенно привлекательной для почитателей парусной доски.

В клубе же, как подобает солидному заведению, свои правила и обычаи. В зависимости от статуса клиента (член, кандидат в члены, принятый на постой или просто сочувствующий) ему доступны определенные блага. Так, член клуба, заплатив 500 долларов в год, может сколь угодно долго пользоваться прокатным инвентарем, душем, кухней, сушилкой, каминным залом (!) и прочими благами цивилизованного отдыха.

Чем ниже статус и, соответственно, взнос в фонд развития станции, тем скуднее перечень бесплатных удовольствий. А простой смертный, заплатив 50 рублей в сутки, может рассчитывать на лежак, душ, сушилку, бесплатно поднимать гири и штанги и общаться с лучшими серфингистами страны, оказавшимися в этот момент на станции.

Особо отметим, что все клиенты, будь то продвинутый морской волк или «болотный» серфер из Строгино, находятся под постоянным присмотром человека с биноклем. При ветре до 10 м/с, если вас унесет-таки в море, приедет гидроцикл и совершенно бесплатно вернет вас вместе с плавсредством на берег. В шторм (ветер более 10 м/с) цена спасения договорная, равная стоимости проката гидроцикла. Что ж, вполне справедливо и действенно. Не лезь в шторм, коли не вышел в мастера, а договориться об оплате услуги с клиентом, вдоволь глотнувшим соленой воды, – пара пустяков.

На станции работает прокат. Те, кто еще не решил, стоит ли покупать себе доску, могут попробовать это блюдо «в гостях». Два часа обучения с инструктором обойдутся новичку в 800 рублей, каждый последующий час – 300, день – 1200, неделя – 5500. Дорого это или нет – решать самим, но на юге даже тень продается! Бесплатны только солнце и тепловой удар.



Пластиковый парус и корпус доски – вещи, к сожалению, хрупкие и при неумелом обращении продырявить их ничего не стоит. Что же, потерпел аварию и досиживай остаток отпуска на берегу? Тем и хороша станция, что есть на ней небольшая мастерская, где можно починить снасть самому или поручить это более опытному моряку. В крайнем случае изодранный парус залатает местный умелец, который специально ради таких клиентов поддерживает связь со станцией.

Что касается бытовых условий – выбор на любой вкус. Койко-место в частном





секторе рядом с морем в середине июля стоило от 100 рублей в сутки. В цену входят сантехнические удобства, пользование кухней, холодильником и, если достанет сил, телевизором. Стоянка машины во дворе дома – 25 руб. в сутки.

Верхняя граница цены – в зависимости от «звезд» на калитке домовладения, но 500 рублей – не предел. Кондиционер оговаривается особо. Если частный сектор устраивает, но готовить пищу лень, можно договориться о коште в любой частной гостинице – их в последние годы появилось в Анапе великое множество. Полноценный и довольно вкусный обед – от 60 рублей.

Цены пансионатов и гостиниц начинаются от 300 рублей и упираются, похоже, в небо! При том, что сервис все равно наш, советский.

Но не Анапой единой жив российский виндсерфинг. Если спуститься вдоль побережья на полторы сотни километров, попадем в АРХИПО-ОСИПОВКУ. В этом небольшом приморском поселке предприимчивые краснодарские мужики решили создать свой клуб. Уже готов симпатичный домик на берегу. Есть ангар для хранения матчасти, несколько номеров для постояльцев, каминный зал, душ, кухня, туалет. Все в стиле евроремонта – плитка, дерево, жалюзи. Здесь также организованы прокат, обучение, на берегу дежурит спасательный гидроцикл, налажена связь с местными мастерами, выполняющими срочный ремонт снаряжения.

Достоинство станции – рядом, за ограждением можно оставить машину и жить в ней или снимать жилье поблизости в частном секторе. Цены на него практически те же, что и в Анапе. А вот прокат досок и другого инвентаря в клубе дешевле процентов на двадцать. Пляж чище, людей меньше, но бывалые говорят, что меньше и ветра – побережье прикрыто горами, поэтому хорошая «каталка» сконцентрирована напротив долин, там, где берег более пологий.



Серф-клубу в Архипо-Осиповке нет еще и года.

Живой огонь камина обернется углями для шашлыка.



ПРЕЗРЕВ КОМФОРТ

Те, кто интересуется исключительно катанием на парусной доске, могут отправиться на АЗОВ, в станицу ГОЛУБИЦКУЮ, что в 60 км к северу от Анапы. Море, конечно, менее соленое, более грязное, развлечений, помимо серфинга, минимум, зато начиная с сентября почти всегда обеспечен северо-восточный ветер 8–10 м/с и отличные «прыжковые» волны. Цена на жилье в разгар купального сезона – 70 рублей в сутки, а в сентябре опускается до 50. Ни обучения, ни проката нет, зато в этом году заработала детская крейсерская парусная школа. За небольшую плату в ее огромном ангаре можно хранить вооруженные паруса и доски. И уж совсем дикое место – станица ДОЛЖАНСКАЯ, неподалеку от Ейска. Здесь на несколько километров в море уходит песчаная коса – место паломничества прожженных искателей приключений. Наиболее отчаянные собираются на самом ее кончике, где нет ни питьевой воды, ни туалетов, ни других мало-мальских благ цивилизации. Сотовый телефон – и тот работает только с выносной антенной.

Понятно, что без машины, палатки, умения наладить походный быт и готовности переносить его тяготы на Должанке делать нечего. Зато «каталка» там, по мнению мастеров, наилучшая. Был бы ветер! А уж если задуло, то можно подобрать для себя оптимальные условия. С наветренной стороны косы – волны для фристайла, с подветренной – идеальная гладь для слалома и отработки мастерства. А что до бытовых неудобств – в них есть своя прелесть. Кто считает иначе – могут устроиться дома на кушетке и овладевать виндсерфингом по телевизору. ЗР

ТОЛЬКО БЕЗ РУК! /НА СВЯЗЬ

С СОТОВЫМ ЗА РУЛЕМ: УДОБНО ИЛИ ОПАСНО?

ТЕКСТ / МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ
ФОТО / АЛЕКСАНДР ПОЛУНИН

ОБРАТНАЯ СТОРОНА МОБИЛЬНОСТИ

Можно сказать, что одновременно с появлением сотовой связи возникли сомнения: безопасно ли разговаривать по телефону и одновременно управлять машиной? Национальная служба безопасности дорожного движения США (NHTSA) недавно обнародовала статистику, согласно которой более 10% всех аварий с тяжелыми последствиями происходят по вине отвлекающих факторов и в их числе – мобильные телефоны. За решение этой проблемы взялись даже автомобильные гиганты: скажем, «Джи-Эм» ведет совместные исследования с университетом штата Иллинойс, а «Форд» потратил 10 миллионов долларов на собственную лабораторию в штате Мичиган. Результаты большинства экспериментов схожи.



Комплект THB ET 400 ($65) из класса Mini Hands-Free не требует установки и может быть перенесен в другой автомобиль в считанные минуты.

Любопытен в этом отношении и эксперимент Британской лаборатории транспортных исследований (TLR). Группе добровольцев в возрасте от 21 до 45 лет предложили четыре раза проехать один и тот же участок дороги: для начала в обычном, повседневном режиме, не отвлекаясь на телефон; далее – «приняв на грудь» максимально разрешенную дозу алкоголя (в Великобритании это 80/100 мл); затем разговаривая по традиционному «мобильнику»; и, наконец, беседуя по аппарату, подключенному к системе громкой связи, так называемой «хэндс-фри» – «свободные руки».

Как и следовало ожидать, лучше всего справились с задачей трезвые и не отвлекающиеся на звонки водители. После 100 г алкоголя реакции заметно притупились, и, по заявлениям «подопытных», им было непросто двигаться точно в пределах своего ряда. Каково же было удивление исследователей, когда испытуемые перешли к вождению с сотовым телефоном в руках. Большинство из них призналось: им было сложнее контролировать машину, чем при езде подшофе! Лишь использование комплектов «хэндс-фри» – относительно безопасный и удобный способ общения за рулем.

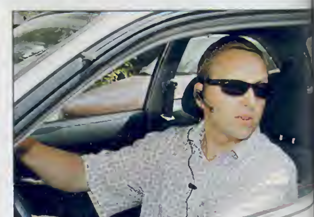
ДЕШЕВО И СЕРДИТО

«Настоящие» «хэндс-фри» сегодня можно подразделить на несколько основных видов. Наиболее доступный относится к группе Portable Hands-Free. Это наушник и микрофон с прищепкой, подключаемые к обычному телефону. Вариант прельщает своей дешевизной (как правило, не дороже $30–40) и универсальностью. Выходя из машины, комплект легко прихватить с собой, не прерывая разговора. Понравится он и тем, кто не любит дразнить падкую до чужого добра публику, оставляя в машине мало-мальски ценные вещи.

Есть еще один способ удержать руки водителя на руле. Правда, он подойдет лишь тем, кто имеет в своей машине кассетную магнитолу. К телефону подключают микрофон, размещаемый на передней панели, и адаптер в виде кассеты с магнитной головкой внутри. Его следует загрузить в магнитолу. Теперь включаем «музыку» и слышим собеседника через штатные акустические системы. Главный минус такой системы – для ее постоянной готовности адаптер должен быть все время размещен в лентопротяжном механизме магнитолы – любимую кассету уже не послушать.

ЗОЛОТАЯ СЕРЕДИНА

Более популярен у автомобилистов вариант «хэндс-фри», известный под именем Mini Hands-Free. В него входят держатель трубки, закрепляемый на панели, и миниатюрный динамик, подключаемый к штекеру прикуривателя.



Гарнитура Portable Exquisite ($25) относится к классу Portable Hands-Free; обеспечивает приемлемое качество связи лишь в зоне уверенного приема сигнала.

В этом случае вы слышите голос собеседника через динамик, а он вас – с помощью микрофона в самой трубке. Удобство такой схемы в легком монтаже и универсальности, но и минусы тоже есть: во-первых, она не обеспечивает приватности разговора; во-вторых, «докричаться» до расположенной на панели трубки бывает непросто; наконец, Mini Hands-Free лишены многих сервисных функций, которым может похвастать более серьезный тип устройств – Car Kits.

Их минимальный набор уже включает микрофон, усилитель, выход на внешнюю антенну, а звук подается либо на выносной динамик, либо выводится на штатные акустические системы автомобиля. В наиболее полных конфигурациях комплект дополняют усилителем GSM-сигнала для улучшения приема и процессором, убирающим акустические помехи. Некоторые системы этой серии подчиняются голосовым командам и снабжены пультом дистанционного управления.

Весьма важно, что у этой группы устройств, как правило, предусмотрен разъем под гарнитуру, позволяющую приглушить динамик и вести разговор приватно. Не стоит беспокоится о магнитоле – она притихнет автоматически. Как правило, такие системы сами «снимут трубку» после второго звонка. Минус, пожалуй, лишь один – высокая цена. За удобство и качественный прием придется платить уже $120–260. Установку такого комплекта лучше доверить профессионалам – эта услуга обойдется в $50–100.



Модель Audio 2000 ($250) фирмы Funkwerk Dabendorf – это уже серьезно. Система может работать с несколькими трубками, в комплекте – процессор обработки звука для подавления шумов, стационарный микрофон, звук выводится на штатную аудиосистему машины.

ВЫСШИЙ СВЕТ

Наконец, на вершине Олимпа «хэндс-фри» комплекты громкой связи, которые фирмы – производители автомобилей устанавливают непосредственно на заводе. Но это уже привилегия недешевых моделей: в активе этих систем – продуманный дизайн, вмонтированный в переднюю панель телефон, высочайшее качество приема звука, полный набор сервисных функций, наконец, заводская гарантия и конвейерная установка.

Не отстает от полета фантазии инженеров и цена наиболее продвинутых заводских «хэндс-фри» – порой она доходит до двух тысяч долларов. Но и за эту сумму нереально избавиться от всех недостатков. К заводской системе, как правило, необходимо приобретать дополнительную SIM-карту и подключать услугу переадресации с мобильной трубки на стационарный автомобильный комплект.

Но вернемся к тому, с чего начали. По результатам опроса нескольких тысяч европейских водителей треть из них призналась, что периодически разговаривает по традиционному сотовому на ходу. И что еще хуже – даже пытается во время движения отправить текстовое сообщение!

Помните: если вам позвонили, самое мудрое решение – аккуратно припарковать машину и спокойно побеседовать у тротуара, не подвергая риску себя и других. **ЗР**

КСТАТИ

Самое опасное в сотовой телефонной связи – время набора номера или текста – одним словом, когда водитель не следит за дорогой.



Владельцам шикарного «Майбаха» будет предложена заводская система «хэндс-фри»: трубка прячется в специально отведенный для нее «бардачок».

РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ ФИРМУ «АДМИРАЛ+» ЗА ПОМОЩЬ В ПОДГОТОВКЕ МАТЕРИАЛА.

РОГАТЫМ – ПАНАМУ И КЕПКУ

ОБТЕКАТЕЛЬ УМЕРЯЕТ АППЕТИТ

ТЕКСТ, ФОТО / ЮРИЙ НЕЧЕТОВ

На кабинах «дальнобойщиков» часто можно видеть драгфойлеры – обтекатели, снижающие лобовое сопротивление громадной фуры. Их эффективность на высоких крейсерских скоростях проверена. Однако в продаже все чаще встречаются обтекатели для малотоннажных грузовиков класса «Газели» или «Бычка». Насколько полезны они? Проверим...

«ГАЗЕЛЬ» В ПАНАМКЕ

Для испытаний мы взяли «Газель» ГАЗ-3302 с карбюраторным двигателем ЗМЗ-406 в исправном состоянии, с пробегом 25 тыс. км. На шасси установлен довольно тяжелый фургон – снаряженная масса автомобиля составила 2750 кг. Комплекс измерительной аппаратуры, два испытателя и груз увеличили ее до 2950 кг. Именно в таком виде «Газель» прошла первую фазу измерений. Затем настал черед груза – из фургона извлекли обтекатель нижегородской фирмы «Пласт».





Обтекатель притягивается к водосточным желобам латунными болтами, выступающая часть которых потом срезается.

Установка обтекателя заняла полчаса и трудностей не вызвала: верхняя часть притягивается шестью винтами к водосточным желобам, затем к ней и к кабине крепятся два боковых дефлектора. Кстати, именно из-за боковых «ушей» мы выбрали этот образец – наиболее полная конфигурация обтекателя обещала самые лучшие результаты. Теперь опять на динамометрическую дорогу. Первый заезд в «панамке», другой, третий... Результаты оказались не просто положительными – ошеломляющими!

Один из основных динамических показателей автомобиля – время разгона до 100 км/ч. Без обтекателя «Газель» разгонялась целую минуту (точнее, 59,9 с) – оно и понятно: последние километры перед максимальными 105,5 км/ч давались нелегко. Многие водители «газелей» наверняка скажут, что загоняли стрелку спидометра куда дальше – разочаруем их, оптимистичный прибор привирает аж на целых 9%. Мы же говорим о точных значениях скорости, зафиксированных комплексом «Корсис». А что же с обтекателем? Поначалу преимущество едва заметно – отметка 60 км/ч пройдена лишь на 0,7 с быстрее. Но дальше разрыв начал стремительно нарастать: 80 км/ч достигнуты уже на 3,4 с быстрее, а 100 км/ч – на 14,1 с. Выигрыш составил 23%!

Разгоняясь все быстрее, машина достигла 113,0 км/ч, повысив свою максимальную скорость на 7%. Отметим, что в обоих случаях она была достигнута на IV передаче. Чтобы оценить такое увеличение «максималки», отметим, что без улучшения аэродинамики для этого пришлось бы увеличить мощность двигателя на немалые 22%. Еще один красноречивый показатель – выбег: расстояние, которое успевает прокатиться автомобиль, пока его скорость падает со 100 до 50 км/ч. В нашем случае оно увеличилось на 20%.



Комплект обтекателя для «Газели»-фургона от нижегородской фирмы «Пласт» стоит 2650 рублей.
Комплект обтекателя для «Бычка» стоит 3000 рублей.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

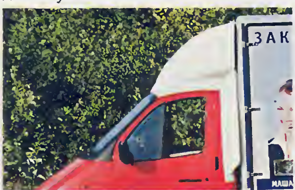
Погодные условия: температура +28°С, давление 757 мм рт. ст., влажность 42%, покрытие – сухой асфальтобетон

	«Газель» ГАЗ-3302			
	без обтекателя	с обтекателем	улучшение абсолютное	улучшение относительное, %
Динамические качества				
Разгон, с:				
0–40 км/ч	7,0	6.8	0,2	2,9
0–60 км/ч	14,2	13,5	0,7	4,9
0–80 км/ч	26,3	22,9	3,4	12,9
0–100 км/ч	59,9	45,8	14,1	23,5
0–400 м (км/ч)	26,9 (80,7)	26,4 (83,8)	0,5 (3,1)	1,9 (3,8)
0–1000 м (км/ч)	51,1 (95,6)	49,2 (102,5)	1,9 (6,9)	3.7 (7,2)
Максимальная скорость, км/ч	105,5	113,0	7,5	7,1
Погрешность спидометра, %	9		–	–
Эластичность, с:				
60–100 км/ч (IV)	47,1	33,9	13,2	28,0
60–90 км/ч (V)	40,9	32,8	8,1	19.8
Выбег, м:				
100–50 км/ч	701	839	138	19,7
50–0 км/ч	618	667	49	7,9
Расход топлива, л/100 км при скорости				
50 км/ч	9,6	9,4	0,2	2,0
60 км/ч	11,1	10,3	0,8	7,2
70 км/ч	12,9	11,6	1,3	10,0
80 км/ч	14,8	13,1	1,7	11,5
90 км/ч	17,6	15.0	2,6	14,8
100 км/ч	25,4	17,7	7,7	30,3

Точные цифры подтверждаются субъективными ощущениями: машина добавила в динамике, реже приходится переключать передачи, энергичнее стали обгоны. Их имитировали упражнением «эластичность» – разгон на IV передаче от 60 до 100 км/ч. Без обтекателя «Газель» набирала «сотню» за 47,1 с, а с обтекателем за 33,9 с – улучшение на 28%! Ростом динамических показателей плюсы не ограничиваются. Следствие хорошей обтекаемости – выигрыш в топливной экономичности.

Расходы топлива замеряли на самой экономичной V передаче при фиксированных, строго выдерживаемых скоростях в четырех заездах – по два в каждую сторону, чтобы исключить влияние ветра. При скорости 60 км/ч – предельном значении для города – расход бензина на 100 км составил 11,1 л в первом случае и 10,3 л – во втором. Разница – всего 0,8 л или 7%. При 90 км/ч – допустимой скорости за городом – соответственно 17,6 и 15,9 л/100 км. Расход уменьшился на 2,6 л или 15%.

Скорость 100 км/ч – фактически предельная для машины без обтекателя на V передаче: педаль газа приходится буквально втаптывать в пол. Отсюда и расход: 25,4 л/100 км. С обтекателем двигатель насиловать не приходится, под педалью еще есть запас и расход падает до вполне разумных 17,7 л – на 7,7 л, а это 30% экономии!


Обтекатель пришелся «Газели» впору, обеспечив плавный переход от ветрового стекла к фургону.

Однако приведенные результаты получены, что называется, в ходе «академических» упражнений. В реальной поездке машине приходится разгоняться и тормозить, ползти по запруженным улицам, стоять в пробках. Именно такой эксплуатационный режим мы и воспроизвели – 300-километровый маршрут по Подмосковью, окраинам и центру Москвы. Сначала прошли его без обтекателя с результатом 14,4 л/100 км, а затем с обтекателем, израсходовав уже 12,9 л. Разница составила 1,5 л или 10%!


Полчаса работы - и «Газель» оказалась в панамке.

А теперь умножим эти полтора литра на цену «девяносто второго», которая так некстати подскочила. Получается, что на протяжении каждых 100 км экономится около 14 рублей. Обтекатель от «Пласта» стоимостью 2650 руб. окупится менее чем за 20 тыс. км. А дальше каждые 50 тыс. км – примерно столько проходит в год интенсивно работающая машина – владелец будет сберегать 7000 руб.

«БЫЧОК» В КЕПКЕ

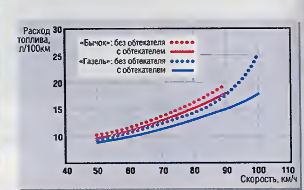
В отличие от «газелевской» панамки, «Бычку» досталась полноценная кепка – даже с козырьком. Две серии измерений также продемонстрировали положительный эффект этого сооружения, хотя и не столь разительный, как в предыдущем случае. Вероятно, дело в худшей исходной аэродинамике автомобиля и неоптимальной форме обтекателя.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Погодные условия: температура +25°С, давление 740 мм рт. ст., влажность 83%, покрытие – сухой асфальтобетон

	«Бычок» ЗИЛ-5301			
	без обтекателя	с обтекателем	улучшение: абсолютное	улучшение: относительное, %
Динамические качества				
Разгон, с:				
0–40 км/ч	9,5	9,1	0,2	2,1
0–60 км/ч	18,4	18,0	0,4	2,2
0–80 км/ч	35,1	30,8	4,3	12,2
0–90 км/ч	47,2	40,1	7,1	15,0
0–400 м (км/ч)	29,6 (71,6)	29,2 (78,8)	0,4 (7,2)	1,3 (10,0)
0–1000 м (км/ч)	54,6 (91,8)	53,5 (98,6)	1,1 (6,8)	2,0 (7,4)
Максимальная скорость, км/ч	99,1	101,6*	–	–
Погрешность спидометра, %	7		–	–
Эластичность, с:				
40–80 км/ч (IV)	22,7	20,2	2,5	11,0
Выбег, м:				
90–50 км/ч	568	631	63	11,1
50–0 км/ч	501	493	8	1,6
Расход топлива, л/100 км при скорости				
50 км/ч	10,4	9,6	0,8	7,7
60 км/ч	12,0	11,1	0,9	7,5
70 км/ч	13,9	12,8	1,1	7,9
80 км/ч	16,4	15,0	1,4	8,5
90 км/ч	19,5	17,7	1,8	9,2

**Срабатывание ограничителя оборотов*



Разгон до 60 км/ч улучшился едва – всего на 0,4 с. А вот к 90 км/ч выигрыш составил уже 7,1 с или 15%. Максимальная скорость почти не изменилась – соответственно 99,1 и 101,6 км/ч на V передаче. Однако сравнивать эти значения нельзя, поскольку во втором случае сработал ограничитель оборотов, не позволив двигателю раскрутиться выше предельных 2450 об/мин. Лучше стала эластичность – разгон от 40 до 80 км/ч на IV передаче сократился на 2,5 с или 11%. Ровно настолько же в процентном отношении возрос и выбег (правда, его пришлось замерять с 90 км/ч).

Улучшение топливной экономичности на фиксированных скоростях в диапазоне 50–90 км/ч весьма стабильно и колеблется в районе 8–9%. При моделировании ездовых циклов разница составила уже 6,6% для загородного и 4,7% для городского. При равном соотношении пробегов по шоссе и городу на каждой сотне километров будет экономиться 0,9 л дизтоплива или около 6 рублей. Наш обтекатель для «Бычка» обошелся в 3000 целковых и окупится за 50 тыс. км. Конечно, в зависимости от режима эксплуатации цифры могут колебаться в ту или иную сторону, но в любом случае сальдо будет положительным – панамка и кепка имеют право на жизнь. ЗР


Профиль «Бычка» оказался не столь безукоризненным: между ветровым стеклом и обтекателем ступенька, да и полезность козырька вызывает сомнения.

/«ЧАЙНИКУ» НА ЗАМЕТКУ

МОЙКА: НЕ ВСЕ ТАК ПРОСТО

КАК ИЗБЕЖАТЬ ОШИБОК

ТЕКСТ / АНТОН СЕРГЕЕВ

Даже в самую сухую погоду автомобиль пачкается – на лакокрасочном покрытии появляется налет грязи, портящий его внешний вид. Откуда она берется, если дорога чистая? Не будьте наивны! Видите дымок над дорогой? Это частицы копоти, крошечные капельки несгоревшего масла, пыль различного происхождения. Все это липнет к кузову – тем более, что лак на ходу электризуется.

Если автомойка неподалеку – особых проблем нет. А как быть с автомобилем на даче, если дождливым вечером вы туда добрались, а наутро засияло солнце – и возвращаться на грязном просто неприлично?

Наденем что-нибудь рабочее, по сезону. Обуемся в резиновые сапоги – любая другая обувь промокнет. Конечно, в жару можно ограничиться пляжными тапочками, остальное, как говорится, на ваше усмотрение.

Приятно иметь под рукой водопровод или колодец с электронасосом. А нет – вооружимся ведром, лучше резиновым или пластиковым, чтобы случайно не поцарапать машину. Пригодится пластиковая бутылка – из нее удобнее поливать. Нужны щетка, губка, тряпки.

Щетка. Не советуем специально искать мягкую и густую. Задача щетки – аккуратно (минимум вредного воздействия на лак!) удалять размокшую грязь, в которой немало песка. А он легче удерживается именно в густой щетке. Действуем осторожно, не прилагая больших усилий. Движением сверху вниз смываем песок. Затем ополаскиваем щетку в чистой воде. Если воды мало, то грязную щетку резко встряхиваем, сбрасывая песок (кстати, бить по машине при этом не обязательно!). Не спешите: лучше смыть грязь в несколько приемов, чем враз, но сильно нажав. Песок сделает свое черное дело…

Мы часто пользуемся обыкновенной щеткой-сметкой (фото 1) с пластиковым волосом. Иногда говорят, что такой царапает краску… Не замечали! Автомобильная краска после сушки в печи очень прочна. Вот песок – настоящий ее враг, а он в прореженной щетине держится слабо, легко вымывается. Рукоятка деревянная, при желании ее легко удлинить, тогда проще мыть крышу…

Итак, начинать мойку лучше щеткой. И перейти к губке (тряпке) (фото 2) только после того, как пальцы – чувствительнейший инструмент! – перестанут ощущать на лакированной поверхности частицы песка (фото 3).

Для мытья колесных дисков удобна жесткая волосяная (щетинная) кисть. Лучше плоская: ею сможете удалить грязь, скопившуюся в щелях, возле крепежных винтов, балансировочных грузиков (фото 4). Грязь на колесах особенно богата песком, поэтому удаляем ее тоже без излишних усилий, предварительно хорошенько размочив. Иначе царапины, достигнув металла, откроют путь коррозии. Окончательно моем колесо тряпкой или губкой – и вытираем насухо, чтобы в нижней части обода не осталось грязных следов. Действуйте осторожно: у штатных стальных колес на вентиляционных окнах бывают опасные заусенцы, способные поранить руки.

Еще несколько советов. Помните, что даже лучшее покрытие боится резких температурных «бросков» – краска со временем трескается, открывая дорогу коррозии. Поэтому вредно мыть машину, стоящую на солнцепеке, ледяной водой из колодца. Еще хуже мыть ее горячей водой в мороз! Кроме того, в первом случае под лучами солнца капли воды высыхают так быстро, что вы, не успев удалить их сухой тряпкой (лучше замшей), увидите на лаке пятна. Ведь даже самая чистая, из родника, вода содержит различные включения. Чтобы пятна удалить, снова придется размачивать – возня неприятная. Поэтому в солнечный день машину мойте в тени. И водичку лучше чуть-чуть (градусов до 30) подогреть. В мороз разумнее повременить с мойкой до оттепели. Или съездить к мойщикам-профессионалам.

Если грязь жирная (вы, скажем, ехали за неисправным МАЗом, в облаке солярки), то вода с ней не справится. Понадобится «химия». Но хотя ею смыть



жир не проблема – с ним справятся и мыло, и стиральные порошки, и средства для мытья посуды, не говоря о бензине или керосине – тут не спешите. Не всякий лак такое терпит. Поэтому лучше те средства, которые именно для автомобиля предназначены – например, автошампуни. А пятна битума, обычно «украшающие» машину летом, следует удалять специальными очистителями, а не бензином или растворителем. Последнее помните и в случае, когда вы оставили автомобиль под распускающимся тополем и смола с упавших на машину чешуек оставила на краске стойкие следы. Если «процесс» шел всего несколько часов, вывести их очистителями все же удается. А поленитесь вмешаться вовремя – следы могут остаться до дня перекраски машины. (В общем, плохо быть неряхой!)

Без «химии» (хотя бы мыла) иногда довольно трудно смыть помет пролетевшей птички. Особенно, если отметилась она вчера, а моешь сегодня. Серьезное предупреждение, специально для торопливых: не пытайтесь силой соскоблить высохший помет! Очень часто он содержит в себе песочек (таковы особенности птичьего



Очень осторожно…



…Когда песок смыт.



Песочка нет?


Тут нужно терпение.


«Секунда»...


...И стекло чистое!


Можно в путь.

пищеварения) – краску поцарапаете непременно.

Крыша, стекла, капот, крышка багажника, двери, бамперы, колеса – ничего не забыли? Грязный налет остался? Ополоснув ведро, наберите в него чистой воды, растворите немного автошампуня. (Сколько – прочтите в инструкции!) Окуная губку в ведро, оттираем грязевой налет и сразу же смываем раствор шампуня чистой водой. Нет автошампуня? Говорят, из популярных сегодня очень неплохо подходит средство для мытья посуды «Фейри».

На ветровом стекле машины и других поверхностях, обращенных вперед, летом погибают полчища мошкары. Вернувшись из поездки, лучше сразу смыть эти следы, не дав им «окаменеть». Назавтра (послезавтра) будет труднее. Даже с мылом! Кстати, для мойки стекол вполне подходит даже известная всем «Секунда» (фото 5). Результат – на фото 6.

И еще один совет: хотя считается, что мыть машину в «грязное» время бессмысленно, это далеко не так. Толстый слой сырой грязи – своего рода катализатор, ускоряющий коррозию металла под ним. Часто грязь скрывает опасные дефекты – например, трещины на деталях кузова, дисках колес. Выявить их – то же, что вытянуть счастливый билет.

Помыв машину, лучше всего нанести на лакокрасочное покрытие современную химзащиту – благо, разных полиролей (для нового, для старого покрытия и т. д.) в магазинах полно. И блестеть будет красиво, и сохранится дольше... ЗР

МЕЖДУ ШКУРКОЙ И ПОЛИРОЛЕМ

ТЕКСТ / МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

Часто приходится слышать, что «старость – не радость, а большое свинство». А чем бы таким обработать лакокрасочную поверхность своего потрепанного автомобиля, которую обычный полироль уже не берет? Что противопоставить этому самому свинству?

Каждому возрасту – свой макияж. Если поверхность, как говорится, «еще ничего», то можно попробовать так называемое «полировочное молочко» голландской фирмы Valma B.V. Полное название «молочка» – Commandant № 5 Car Polish (фото 1). Препарат

1

предназначен для удаления легкого окисления с любых типов лакокрасочных поверхностей. Пользоваться «молочком» просто – наносим его на помутневшую деталь и растираем полировочной салфеткой «до победы», затем даем препарату подсохнуть и полируем еще раз. Цена удовольствия – 7,5 у. е.

Итальянское средство Body Polish Paste BB007 (фото 2) поможет вернуть

2

блеск не только помутневшей, но и поцарапанной поверхности (понятно, что речь идет о мелких дефектах покрытия). Алгоритм тот же, а примерная стоимость – 2,25 у. е. Аналогичными талантами обладает голландский «очиститель средней абразивности» Commandant Cleaner № 4 (фото 3) – подобный препарат обойдется вам примерно в 4,8 у. е.

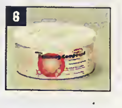
3

Заметим, что все средства «коммандант» не содержат в своем составе силиконов. А если всем производителям вы предпочитаете «добрую старую Англию», то обратите внимание на препарат из Великобритании Colour Restorer SIMD15 (фото 4). Содержимое мягкого флакона восстанавливает потускневший цвет, удаляет загрязнения, закрашивает небольшие царапины и потертости, да еще при этом препятствует новому окислению. И всего-то за три с лишним условные единицы...

4

На фото 5 представлен очередной «голландец» – средство Commandant M4. Если верить инструкции, устраняет видимые локальные дефекты – царапины, пятна, подтеки и пр., однако эта полировочная паста предназначена для машинного применения – понадобится машинка с полировальным кругом, умеющая выдавать 1800 об/мин. Примерная стоимость M4 – 13,2 у. е. А вот американская полировочная абразивная паста White Polishing Compound № 601 может наноситься вручную. Цена «американки» – «всего-навсего» 2 доллара...

5


6

Если «уговоры» не помогают, то приходится прибегать... нет, не к перекраске кузова, но к более серьезным механическим воздействиям. Заокеанский препарат Heavy Duty Rubbing Compound № 600 (фото 7) обойдется вам примерно в 2 у. е. – за эти деньги он берется оправдать свое название и «содрать» с лакокрасочного покрытия если не три шкуры, то уж окисленный и поцарапанный слой – наверняка. Его голландский коллега Rubbing Compound № 3 (фото 8) представляет собой крупноабразивную шлифовальную пасту – такая удалит всякие окислы да царапины «до основанья»... Естественно, что к новым лакокрасочным покрытиям ее лучше не подпускать. Цена – примерно 6,2 у. е.


7


8

Конечно, борьба со старостью – временная мера, но... Но даже очаровательная Бриджит Бардо как-то заявила, что лучше быть старой, чем мертвой... ЗР

/РЕВИЗОР

«ГАЗЕЛЬ»: НА ISO НАДЕЙСЯ...

СИСТЕМА КАЧЕСТВА ИЛИ РАБОТА НА СОВЕСТЬ?

ТЕКСТ / ВЛАДИМИР АРБУЗОВ

Если Америку построил пикап, то капитализм в новой России, без сомнения, строит «Газель». Появившись восемь лет назад, она сразу же захватила нишу развозных грузовиков. Взяла практически без боя – серьезной альтернативы среди отечественных автомобилей не было вовсе, а иномарки пятикратно проигрывали в цене. За это прощали ей все: и слабый, вечно перегревающийся и детонирующий двигатель, и слезающую после первой зимы краску, и лязгающие борта. В общем, были рады тому, что есть (см. ЗР, 1997, № 10; 1999, № 9; 2000, № 10; 2002, № 5).

Но ушли в прошлое телевизоры «Радуга», научный коммунизм и махорка по пятаку за пачку. Ушли и пятаки, уступив место более крупным купюрам и доллару. Поднакопив их, владелец старенькой «Газели» подумает: а не пора ли поменять ее, к примеру, на «Форд-Транзит» или другой импортный аналог? Деньги деньгами, а комфорт и надежность иномарки сберегут нервы и здоровье, его-то не купишь!

И что же, уповая на относительно невысокую цену, ГАЗ продолжает штамповать все ту же машину, нимало не заботясь о лечении ее детских болезней? Чтобы получить ответ на этот вопрос, мы отправились в Нижний Новгород.



По этим россыпям можно изучать технологический процесс сборки.

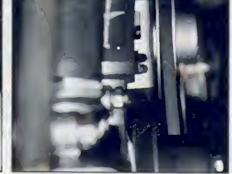
ВЗГЛЯД НАЗАД

На грузовой модели весны 2002 года изменения к лучшему налицо. Борта кузова стали гладкими – грязь с солью не задерживаются в складках стального листа и не забиваются в щели. Вместо приваренных вдоль бортов грибков для тросика тента – аккуратные анодированные скобки. Такие борта легче мыть и шансов для коррозии меньше. К тому же кабина и кузов перед покраской проходят катафорезное грунтование, что еще больше увеличивает их антикоррозионную стойкость.

Глушитель горяч, бензин горюч! При пожаре звонить 01.



Шкивы моторов УМЗ измочалят любой ремень.



Старинный мотор ЗМЗ-402 на новых «газелях» уже не встретишь. На смену пришли УМЗ-4215 и более современные ЗМЗ-4063. А чтобы они не кипели, в бампере сделаны дополнительные окна для воздуха и увеличены обороты вентилятора. В системе охлаждения появилась пароотводная трубка, предотвращающая «завоздушивание».

Радиатор, который раньше стоял у самого бампера и страдал при его малейшей деформации, теперь «отъехал» назад и без последствий переносит небольшие тычки.

Главный цилиндр сцепления, прежде, бывало, отрывавшийся вместе с «мясом» кабины, стоит прочно – внедрен усилитель переднего шита. Проходят испытания опытные образцы тентов измененной конструкции. Но когда пойдут в серию – неизвестно. К примеру, новая промежуточная опора карданного вала, так называемая «ромашка», ждала очереди три года, при том, что ее преимущества перед прежней конструкцией очевидны! Сегодня за такой срок иная фирма успевает сменить модель автомобиля.

Передние рессоры стали малолистовыми и жалоб на скорое их проседание пока, кажется, нет. Передние концы всех рессор через сайлент-блоки закреплены в чугунных кронштейнах. Конструкция, конечно, лучше прежней, когда вес автомобиля воспринимали узкие тарельчатые шайбы, но

только пока болты добросовестно затянуты. Стоит затяжке ослабнуть, как они тут же разобьют отверстия и трудоемкий ремонт обеспечен.

Так или иначе, но машина потихоньку совершенствуется. Более того, в 2000 году ОАО «ГАЗ» получило сертификат соответствия системы качества сборочно-кузовного комплекса легковых и грузовых автомобилей национальным и международным стандартам ISO 9002. Что ж, наличие столь уважаемого документа, наверное, должно гарантировать качество машины. Но бумага бумагой, а убедиться самим все же надежнее…

Итак, на несколько часов в нашем распоряжении грузопассажирская «Газель» ГАЗ-2705 последних дней выпуска, взятая у одного из официальных дилеров автозавода. Машина прошла предпродажную подготовку и готова отправиться к покупателю. Подчеркнем, дилер официальный и рекомендовавший его ГАЗ, видимо, доверяет ему на все сто! Опасаясь эксклюзивной подготовки машины, мы поначалу хотели сравнить ее с теми, что продают по всей России, и заехать инкогнито в любой другой магазин где-нибудь во Владимире или в Москве. Но не станем забегать вперед.

ВИД СВЕРХУ

Под огромным мостом-путепроводом ждет своих покупателей добрая сотня автомобилей – «волги», «газели», «баргузины», «соболи». Практически под каждой машиной небольшая лужица с налипшим на нее тополиным пухом. Выяснять, каким недержанием страдает каждый конкретный автомобиль, не стали – есть лужа, значит, по крайней мере, в агрегаты что-то залито, а это уже обнадеживает.

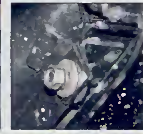
Заглядываем под капот. Как обычно, шкивы двигателей УМЗ установлены с перекосами. Несовпадение ручьев, скорее, правило, а не исключение. Зато корпусы термостатов теперь опломбированы – винт со срезающейся головкой и мазок краски – некоторая гарантия того, что термостат на месте. Технической нужды в пломбировке нет, но еще год назад по пути от завода до покупателя термостаты исчезали. Электропровода местами натянуты до звона, а одно из реле закреплено за одно ухо – иначе не дотянуться.

ВЗГЛЯД ИЗНУТРИ

Вишневая «Газель» бодро бежит по Нижнему Новгороду. В салоне нас пять человек, багажный отсек пуст. Шестнадцатиклапанный карбюраторный мотор ЗМЗ-4063 играючи справляется с нагрузкой, уверенно разгоняет машину, без видимого напряжения поддерживает высокую скорость. В салоне тишина – даже при 90 км/ч можно разговаривать, не повышая голоса.

Однако отчетливо слышна детонация двигателя – возможно, залит не лучший бензин. Впрочем, дилеру виднее. Крены кузова в поворотах, на наш взгляд, излишне велики. Стабилизаторы были бы очень кстати, но завод комплектует ими только грузовички с будкой. Впрочем, можно установить самостоятельно – комплекты есть в продаже.

К органам управления и контроля особых претензий нет. Все работает в штатном режиме, но комбинация приборов на каждой кочке скачет в проеме панели в пределах одного сантиметра от среднего положения. Это без привычки утомляет. То, что дрожит бесшумно, – слабое утешение: чтобы разглядеть показания, нужно подгадать ровный участок дороги.





Затянуть крепеж на конвейере недосуг.

Наматывать километры и дальше, чтобы посмотреть, в какой последовательности начнет сыпаться машина, нецелесообразно. За несколько часов, скорее всего, ничего страшного не произойдет, а ресурсные испытания в наш план не входили. Едем назад, к дилеру и загоняем машину на канаву.

ВИД СНИЗУ

Редуктор заднего моста и крестовина карданного вала, та, что возле промежуточной опоры, успели нагреться так, что рука прикосновения не терпит. Она, конечно, не поверенный термометр, но что бы ни говорили инструкции – это не очень здорово. Ступицы колес, коробка передач и остальные крестовины едва теплые. Медная топливная трубка назойливо трется о хомут глушителя. Глушитель горячий, а бензин горючий – как бы чего не вышло.

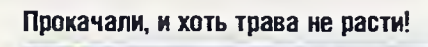
Бич отечественной сборки – ленивая затяжка резьбовых соединений. Чтобы убедиться, что уж наша «Газель» протянута как следует, просим динамометрический ключ. Увы, официальный дилер его не нашел. (Интересно, как же проходит «предпродажка», может, тянут с трубой, чтобы уж наверняка?) Зато нашелся обычный накидной ключ «на 24». Не особо напрягаясь, все гайки стремянок удалось дотянуть на полтора-два оборота. Болты, которые должны намертво зажать втулки сайлент-блоков передних концов рессор, тоже затянуты в щадящем режиме. Идут, что называется, от руки! Того и гляди через сотню-другую мосты расползутся и машина пойдет боком.

Чтобы проверить настройку карбюратора, нужен газоанализатор, но и его нет. Жаль, а то вместо голословного «воняет» мы бы привели конкретные цифры.

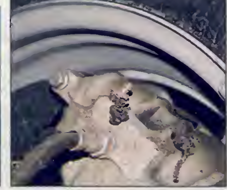
Зато есть у дилера главный инструмент – печать, утверждающая, что подготовка машины проведена полностью и наилучшим образом!

Термостат на месте, проверено и опечатано!





Прокачали, и хоть трава не расти!



Впрочем, по нашему разумению, не должен продавец подменять ОТК завода, доделывая машину уже в магазине. Его задача – протереть от пыли, закрасить мелкие сколы эмали, заправить и сбрызнуть в кабине дезодорантом. Лучше посмотрим, как собирают «газели», и отправимся на сборочный конвейер.

ВЗГЛЯД СО СТОРОНЫ

Чем ближе к сборочным цехам, тем щедрее дорога усыпана болтиками, гаечками и другими скобяными изделиями. А на внутризаводском железнодорожном переезде и возле канализационных люков, где машина впервые в своей жизни подскакивает на ухабах, идешь словно по гальке пляжа. Крепеж хрустит под ногами и поблескивает на солнце.

Хотелось бы думать, что гайки-болтики выпадают из контейнеров при внутризаводской транспортировке их к конвейеру, но, во-первых, мелкие нормали в сетчатых «кроватках» не возят, во-вторых, дорога усыпана в направлении к проходной и, в-третьих, в россыпях попадаются и балансировочные грузики. Вывод один – все это с вновь собранных автомобилей. Но почему же сыплется? Да, наверное, потому, что качество сборки на зарплату влияет очень уж косвенно: выехала машина за ворота – ну и ладно!



Подтекание масла Правилами не возбраняется.

Стандарт ISO подразумевает некоторую систему качества, отклонение от которой просто невозможно. Это «у них» невозможно, мы, россияне, думаем иначе!

Допотопные облезлые гайковерты неспешно тянут гайки стремянок. С каким моментом – одному главному механику, наверное, известно. Но проверять, похоже, никто и не думает. Некогда – конвейер. Вдоль него выстроилась вереница двигателей, ждущих очереди на установку. У тех, что с маркой УМЗ, шкивы по-прежнему пляшут. Причем на всех, только на одних это заметно издалека, а на других – вблизи.

Съезжающий с конвейера автомобиль встречает рабочий с увесистой кувалдой в руках, по-хозяйски заглядывает под капот, в салон и другие потаенные места. Может, ищет кого? При нас он кувалду в дело не пускал, однако сама железка ее изрядно расклепана – знать, не простаивает. И последний этап – регулировка карбюратора и заправка тормозной жидкостью. Газоанализатор присутствует, работа идет, но стенда с тормозными барабанами нет, поэтому никакой регулировки или проверки тормозных сил не предусмотрено.

Наверное, весь расчет на систему качества. Только интересно, в состоянии ли новенькая «Газель» пройти инструментальный контроль с первого раза, без изнурительного устранения недостатков? Очень хочется в это верить. ЗР

ЗАЛИХОРАДИЛО? /МАСТЕРСКАЯ

ОТЧЕГО ВИБРИРУЕТ ТОРМОЗНАЯ ПЕДАЛЬ

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ ВАЙСМАН

Тема самая горячая: только что приехал клиент с просьбой разобраться, что происходит с тормозами «девятки». При торможении, по его словам, сильно вибрирует педаль, отдает в руль. Неприятно. А еще кажется, что само торможение потеряло эффективность – на больших скоростях останавливать машину стало труднее.

Он далеко не единственный с такой жалобой, и я ему верю. Во-первых, на наших дорогах что-либо согнуть всегда проще, чем не согнуть, и каждую машину, владелец которой жалуется на тряску, приходится дотошно осматривать. Во-вторых, **тормоза и сами по себе способны выкинуть коленце, даже на машине очень аккуратного и умелого хозяина.**

Разумеется, на автомобилях «только что с конвейера» тормоза в порядке. Но по мере «освоения» (и обкатки) дорогой покупки владельцы заглядывают все дальше за вчерашние горизонты, требуя от машины порой невозможного. И тормозам тут крепко достается. Вообразите, какой тепловой удар испытывают тормозные колодки и диски, если экстренно останавливают полностью нагруженную машину, только что мчавшуюся на скорости 150 км/ч! В несколько мгновений рабочее полотно диска нагревается почти докрасна, а ступица остается относительно холодной. Результат – чрезмерные термические напряжения в этой детали и… ее деформация. **После остывания диск не обязательно вернется к исходной форме: часто он остается покоробленным.** Результат – большое (иногда до полумиллиметра и больше) осевое биение. Теперь торможение сопровождается тряской. Напомню, что по вазовским нормативам биение не должно превышать 0,15 мм. По моему опыту, даже при 0,2 мм неравномерная работа колодок еще малоощутима, особенно если скорость движения невелика. Но «быстрые» ездоки должны хорошо представлять: требования к качеству тормозов тем выше, чем напряженнее стиль езды. Вот эти-то в первую очередь и нарываются на коробление дисков. Запредельных торможений часто не выдерживают даже вентилируемые. Видно, тепловая нагрузка может быть столь велика, что воздушное охлаждение с задачей не справляется.

Что мы делаем для таких клиентов? Начинаем с измерений: нужно оценить биение не только тормозных дисков, но и колес. Как это ни печально для меня, ремонтника, далеко не всякий автовладелец способен отличать тряску из-за кривых колес от вибраций, вызванных кривыми тормозными дисками. Хотя вроде бы все просто: в первом случае машину лихорадит независимо от торможения, во втором – именно при торможении. Но есть и осложняющие факторы. Например, неисправности в «рулевом» и в подвеске. Частенько при торможении, когда машина опускает нос, биения колес ощутимее передаются на кузов, а люфты создают дополнительный шум. И кому-то кажется, что трясут тормоза, а на деле они ни при чем.

Очевидно, что биение тормозного диска можно свести к минимуму, проточив его. Но как это сделать? Профессиональный ремонтник не может не считаться с официальными вазовскими технологиями. И я открываю одну, другую, третью книгу заводских специалистов, а там про использование токарного станка в данном случае почти ничего нет.

Проверив машину нашего клиента, обнаружили, что тормозные диски сильно изношены. Надо менять. Но опять-таки – как? В продаже встречаются всевозможные диски от многочисленных российских и зарубежных производителей. **Заметим: «в идеале» должен продаваться комплект – диск со ступицей, на которой он окончательно протачивается.** В магазинах же полным-полно дисков, предлагаемых без ступиц. Что будет делать автовладелец, если новый диск на старой ступице отзовется недопустимым биением?

У нас проще: под рукой небольшой, но все же склад запчастей. Поставив диск, сразу проверяем биение. Сверх нормы? Не обязательно виноват диск. Проверить стоит и ступицу: не раз случалось, что сильный удар в колесо ее деформировал – это приводило к биению не только диска, но и самого колеса,



а заодно – к повреждению подшипников. Биение диска – своего рода «конечный результат». **Разумеется, мы стараемся так собрать узел, чтобы осевое биение диска было минимальным. И здесь свои правила.** Например, привалочную поверхность ступицы тщательно (до чистого металла) очищаем от грязи и следов коррозии. Не допускаем в отверстиях диска заусенцев. С ними биения избежать трудно – пока накапливался опыт, нарывались не раз.

Кстати, уже при закупке дисков придерживаемся определенных правил. Скажем, толщина нового, неработавшего, должна быть на миллиметр больше допустимой с учетом износа. Значит, для переднеприводных ВАЗов не меньше 11,8 мм (невентилируемый диск) или 18,8 мм (вентилируемый). Иначе не будет запаса на износ.

Рабочие поверхности диска должны быть чисто обработаны (лучше – шлифованные). Мы не покупаем изделий неупакованных, незащищенных промасленной бумагой. Диск – деталь не только высокоточная, но и… массивная! Если их везут «навалом», а потом выгружают из кузова, пиная ногами, говорить о точности поздно. Упав на твердый пол, диск деформируется. Наконец, напомню, что у всякого торговца должен быть сертификат на эту продукцию: тормозные диски вошли в перечень запчастей и деталей, с 1 января 1996 года подлежащих обязательной сертификации.

Если диск в паре со старой ступицей обнаруживает чрезмерное биение, их можно «примирить» – например, сместив на 180°. Если и этого мало, можно, промерив биение диска нашим приспособлением (см. фото), найти место, куда подкладываем алюминиевую фольгу. Нередко это дает хорошие результаты. Впрочем, мы уже говорим о крайней мере. Гораздо проще заменить диск другим, со склада.

В заключение – «спецпожелание» лихачам. Учтите, что ни один узел машины не рассчитан на чрезмерные перегрузки – иначе отказа, а то и поломки не избежать. Не в последнюю очередь это относится и к тормозам. ЗР

/ДИАГНОСТИКА

ДИСКЕТА ВМЕСТО ТЕСТЕРА

КОМПЬЮТЕРНАЯ ДИАГНОСТИКА ДЛЯ РОССИЙСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

ТЕКСТ, ФОТО / АНАТОЛИЙ СУХОВ

Переход отечественного автопрома на впрыск заставил раскошелиться и владельцев машин, и ремонтников. Первым приходится привыкать, что цены на ходовые запчасти для новых народных автомобилей догоняют иные иномарочные (только тревожный чемоданчик с деталями первой необходимости тянет на полторы тысячи рублей!). Вторые быстро усвоили, что бортовой компьютер поведает о своих бедах только другому компьютеру и ковырять в нем пробником – то же, что зубочисткой в сейфовом замке. А посему, чтобы клиент пошел, нужны специальные диагностические приборы. Но первые отечественные мотор-тестеры охотнее общались с бортовым компьютером, чем с механиком, – информацию выдавали в виде кодов, которые приходилось расшифровывать, пользуясь таблицей. К тому же для работы с разными блоками управления требуется несколько картриджей, а они недешевы – для распространенного ДСТ-2М каждый стоит около 75 долларов при цене самого прибора 350 «зеленых».

ПЕРСОНАЛЬНЫЙ КОМПЬЮТЕР ИЛИ СКАНЕР

Между тем все эти задачи по силам обычному персональному компьютеру (PC), и даже не последнего поколения – такие используют в офисах средней руки как пишущие машинки. У PC-мотор-тестера, в сравнении со сканером, много преимуществ. Во-первых, информацию можно выводить на большой экран, в цвете, с комментариями и подсказками, запоминать ее, рисовать графики и т. п. Во-вторых, несложно создать и вести клиентскую базу: какие машины ремонтировали, диагностика до и после ремонта, статистика отказов. Отпадает и проблема с выводом результатов – простенький принтер ныне недорог. Не нужны и сменные картриджи – одна программа сможет работать со всеми известными блоками управления, а при необходимости ее можно обновить, например, через Интернет, даже не выходя из мастерской.

ЧЬЯ ПРОГРАММА ЛУЧШЕ

Сегодня самые популярные на рынке программы – «Мотор-тест» самарского НТС и «Автоас-скан» из Ростова (ACE-Laboratory). Обе – для диагностики систем управления двигателями ВАЗ, ГАЗ, УАЗ («январи», «боши», МИКАСы, АВТРОН). Обе работают под Windows 95/98, но самарская довольствуется 486-м процессором, тогда как ростовская требует Pentium 100. Для связи с автомобилем прилагается специальный разъем-ключ и кабели с адаптером для согласования сигнала.

Сразу же после загрузки станет ясно, что самарская программа ориентирована на образцовый сервис: на первой странице – список механиков, возглавляемый администратором. Компьютер помнит настройки конкретного мастера, его клиентов, методику тестов (ее можно изменять). Словом, каждый может настроить программу под себя, организовать свое рабочее место. Можно распечатать и свободную таблицу результатов диагностики до и после ремонта – пусть клиент убедится, что не зря платит деньги. «Мотор-тест» умеет рисовать графики, отслеживая сразу несколько параметров (по выбору) – например, обороты двигателя, сигнал кислородного датчика, угол опережения зажигания, длительность впрыска, расход воздуха и т. п. Разумеется, присутствует и весь набор стандартных функций: считывание и стирание текущих и сохраненных кодов неисправностей, управление бензонасосом, форсунками, регулятором холостого хода, вентилятором. Короче, возможности ДСТ-2М программа перекрывает с лихвой. Да и обойдется дешевле, чем тестер с набором картриджей, – всего 440 долларов.

Ростовский «Автоас» еще дешевле – 380 долларов, но во многом даже превосходит самарскую программу. Первое, что бросается в глаза – простота общения: кнопки снабжены всплывающими подсказками (при желании их можно и отключить), есть режим помощи. Коды неисправностей выдаются либо как в ДСТ-2М (и «Мотор-тесте»), либо в виде более удобочитаемых русскоязычных сокращений. Вообще, возможностей для настройки в ростовской программе намного больше. Формы с данными о владельце авто тоже удобнее (причем отдельные для физи-

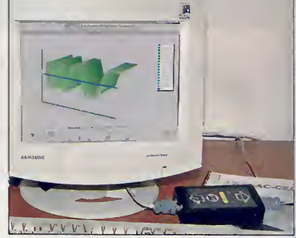
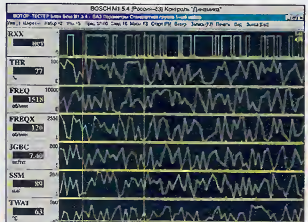
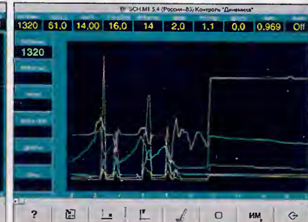


Таблица коэффициентов топливоподачи блока МИКАС М1.5.4 в трехмерном изображении нагляднее.

Слева направо:
Графическое отображение параметров в самарской программе.
«Автоас» может рисовать не только графики (частота вращения в левом верхнем углу – в виде закрашенной области).
Ростовчане предусмотрели и режим наложения графиков.







ческих и юридических лиц). Можно вести складской учет, называть признаки неисправностей и методику их поиска, поместить в специально предусмотренный раздел справочную информацию (например, монтажные зазоры и моменты затяжки). Таким образом, «Автоас-скан» – больше, чем просто тестер, это диагностический комплекс.

Ростовская программа сама определяет тип блока управления (хотя можно задать его и вручную). Самарская требует помощи оператора. Если механик вычислил тип блока по косвенным признакам (датчики, жгуты проводов и т. п.) – можно работать. Если не угадал – снимай блок или зови старшего товарища. Неудобно.

Вывод информации у ростовчан тоже организован нагляднее. Как изменяются параметры при работе двигателя, можно увидеть не только в виде графиков, но и столбиков разной высоты, к тому же графики легко наложить друг на друга.

Самарская программа не способна отслеживать взаимное влияние двух параметров. Ростовской же под силу строить графики «y=f(x)» для расхода воздуха, угла опережения зажигания, длительности впрыска, расхода топлива в зависимости от частоты вращения коленчатого вала и частоты вращения – от положения дроссельной заслонки (0–10% открытия). Кроме того, «Автоас» может построить трехмерный график данных таблицы коэффициентов топливоподачи блока МИКАС М1.5.4 (таблицу можно посмотреть и отдельно) и изменять некоторые настройки блока. «Мотор-тест» таких графиков не строит, ограничивается таблицей.

Похоже, разработчики из НТС, создавшие хороший сканер ДСТ-2М, не смогли расстаться с его стилем. Хотя, по большому счету, упрекнуть их не в чем – программа работает четко. А скоро появится и ее обновленная версия – самарцы готовят ответ конкурентам. Но и ростовчане не дремлют – разрабатывают программные модули для диагностики иномарок.

Досадный недостаток комплекта «Мотор-тест» – хлипкий кабель. Тонкий четырехжильный провод, конечно, вполне справляется с передачей дан-


Комплект «Мотор-тест» самарского НТС.

ных, но в мозолистых руках механиков долго не живет. Ну в самом деле, дернуть за шнур проще, чем за колодку! Бывает, и колесом наедут. Безусловно, ремонтную культуру надо прививать, но не такими методами. Вроде бы мелочь, а время (и деньги!) отнимает. Проще всего сразу заменить кабель, не дожидаясь пока он оборвется.

К ВАШЕЙ ВЫГОДЕ

Программы обладают существенно большими возможностями по сравнению с портативными мотор-тестерами, оставаясь заметно дешевле их. Поэтому, если компьютер в мастерской уже есть, можно долго не раздумывать. В крупном автосервисе такой комплекс пригодится в любом случае (и быстро себя окупит). ЗР

ПРАВЫЕ ПРОЗРЕЮТ?

/«ЗА» И «ПРОТИВ»

ТРЕТИЙ ГЛАЗ ДЛЯ ПРАВОРУЛЬНЫХ МАШИН

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ КАРПЕНКОВ

Приходилось ли вам когда-нибудь залезать левой рукой в правый боковой карман своего пиджака? Смешно. Но, пересаживаясь с привычного нам автомобиля на тот, что оборудован правым рулем, испытываешь нечто подобное – дискомфорт. Дело привычки, скажут владельцы коренных «японок». Правы они будут лишь отчасти. Об этом в журнале уже много было сказано.

Привыкнуть к манипуляциям с органами управления действительно не хитрое дело, а вот с обзорностью при маневрировании могут возникнуть (и возникают) сложности. Водитель праворульного автомобиля вынужден чаще решать непростые тактические задачи: выдерживать такую дистанцию до впереди идущего автомобиля, чтобы обеспечить себе нормальный обзор. Без этого придется отказаться от обгона или объезда. Оппоненты не без основания возразят: если нет головы, то и с правильным рулем можно натворить бед. И все же факт остается фактом – любое усложнение задачи при управлении автомобилем чревато большей вероятностью совершения ошибки.

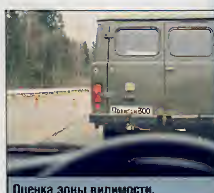
Конечно, автомобили с правым расположением руля приобретают не от хорошей жизни. Что делать, если машина нравится и доступна, а переставить руль справа налево слишком дорого или просто невозможно. Задача-то проста – требуется, по возможности, безопасно выглянуть из-за едущего впереди автомобиля. Хоть перископ какой-нибудь от подводной лодки прилаживай. Кстати, о перископах. Это устройство не что иное, как настроенная определенным образом комбинация зеркал и линз. Видимо, с учетом этого принципа российские умельцы предложили ряд конструкций из наружных зеркал для улучшения обзора вперед из праворульных авто. Существенный недостатк этих систем: зеркала располагались на наружных панелях автомобиля – обзор через них недостаточный, к тому же они быстро загрязнялись, ухудшая видимость. Но мысль изобретателей не стоит на месте. Недавно к нам попало новое изделие, которое мы в шутку назвали «перископом». Как оно устроено, ясно из фотографии. Добавим лишь, что пластиковый корпус, на котором шарнирно закреплены два зеркала заднего вида, крепится к ветровому стеклу двумя «присосками» и винтом к обивке левой передней стойки.

Так установлен «перископ» в автомобиле.

Проверку работоспособности «перископа» мы провели в три этапа. Первый – оценка видимых полей обзора в статике (на стоящем автомобиле), второй – мнение владельцев праворульных, третий – наша оценка удобства и безопасности пользования прибором в реальных условиях движения.

В качестве требуемых полей обзора вперед с левой стороны транспортного средства, но с правым расположением рулевого колеса, специалисты ФГУП НИЦИАМТ (к ним мы обратились за консультацией) применили критерии по аналогии с Правилами № 46-01 ЕЭК ООН для наружных зеркал заднего вида. Речь идет об автомобилях (легковых и грузовых), полная масса которых не превышает 3,5 т. Суть требований такова: водитель через дальнее от себя наружное зеркало должен видеть, по крайней мере, часть ровной и горизонтальной дороги шириной 4 м на расстоянии не менее 20 м. Справившись с замерами на автополигоне и получив положительные результаты, выяснили мнение владельцев праворульных машин. Через пару недель эксплуатационных испытаний обобщили всю информацию. И вот что получилось.

Приспособление достаточно компактно и универсально – ставится на любой легковой автомобиль. Хорошо, что оно располагается в салоне и не влияет на аэродинамику. «Присосками» к стеклу пользоваться удобно, но вот портить стойку саморезом жалко. Установка «перископа» занимает не более одной минуты, а регулировка вызывает затруднения – требуется консультация специалиста. Но это дело сноровки и, конечно, процедура настройки должна быть доходчиво изложена в инструкции по эксплуатации.



Оценка зоны видимости.



«Перископ» в работе.



Без «перископа» придется выезжать на «встречную».

На стоящем автомобиле смотреть в «перископ» удобно. Обзор по левому борту четкий, без искажений. Находясь в плотном, медленном транспортном потоке, через устройство можно детально рассматривать вереницу впереди идущих машин на расстоянии до 100 м и более. Непривычно, что «картинка» приближения встречного автомобиля в зеркале приспособления подобна виду догоняющего вас автомобиля в штатном зеркале заднего вида. Кроме того, оценка расстояния до встречного и скорости его приближения тре-



Типичная ситуация для праворульного.

Без «перископа» приходится поступать и так.

бует довольно продолжительной фиксации взгляда на зеркале «перископа», что при быстро меняющейся обстановке на дороге – непозволительная роскошь. С ростом скорости движения время, которое можно уделить взгляду на устройство, сокращается до минимума. Тем не менее ответ на вопрос, хотели бы вы иметь такое приспособление на своем автомобиле, в восьми случаях из десяти звучал утвердительно.

Результаты оценки экспертов ЗР в основном совпали с прогнозом. Водитель, привыкший к управлению праворульным автомобилем, придерживался ранее сложившейся тактики выбора дистанции для обеспечения обзора вперед, прибегая к помощи приспособления лишь при необходимости объезда автобуса или фуры. Водитель без повседневного опыта общения с «японками» чаще обращался к «перископу», особенно на однополосной дороге. И хотя встречный автомобиль с помощью приспособления можно было обнаружить раньше, принять решение о возможности обгона оказалось сложно даже опытному водителю из-за искажения расстояния сферическим зеркалом. ЗР

РЕЗЮМЕ

Данное приспособление – не панацея. Оно позволяет лишь частично уменьшить комплекс неполноценности в определенных дорожных ситуациях, облегчая объезд или обгон. Но все равно, водителю автомобиля с правым рулем необходимо быть бóльшим стратегом и тактиком в выборе режимов движения и выполнении маневров, чем тому, кто водит обычные машины.

/ОТВЕЧАЮТ СПЕЦИАЛИСТЫ

На АвтоВАЗе:

ЕВГЕНИЙ БАЙБОРИН – НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА ДОВОДКИ ДВИГАТЕЛЕЙ; ПАВЕЛ ЕРЕМИН – ИНЖЕНЕР ОТДЕЛА ИСПЫТАНИЙ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ; СЕРГЕЙ МОХНАТКИН – НАЧАЛЬНИК БЮРО ОТДЕЛА СПЕЦИАЛЬНЫХ ИСПЫТАНИЙ.



У ВАЗ-21099i с контроллером системы впрыска «Январь-4» двигатель неустойчиво работает на холостом ходу, при сбросе газа часто глохнет. Проведена полная диагностика системы впрыска. Неисправностей нет, заменены все элементы впрыска, но все по-прежнему. На всякий случай сообщаю: уровень CO в норме, а вот CH превышен в 4 раза и уменьшить его не удается...

Последний симптом, приведенный вами «на всякий случай», важнее всех остальных. Подобное превышение содержания углеводородов в выхлопе – результат сильного переобеднения смеси. Это означает, что в двигателе (вероятнее всего – во впускном коллекторе или сопрягаемых с ним деталях) происходит подсос воздуха, из-за чего состав топливовоздушной смеси выходит за пределы воспламеняемости, появляются пропуски вспышек в цилиндрах. Двигатель работает неустойчиво или даже останавливается.

Впрыск здесь ни при чем. Кстати, его система диагностики отслеживает только работу своих компонентов и при отсутствии нейтрализатора и обратной связи никак не может сообщить о такой неисправности, как подсос воздуха.

На ВАЗ-21093 1995 года выпуска с «высокой» панелью комбинация приборов, видимо, венгерского производства (на ней есть обозначения F 2087 и MMG AM). Стрелка тахометра периодически дергается или «заклинивает» в положении максимальных оборотов. Можно ли заменить только тахометр?

Судя по названным буквам и цифрам, комбинация действительно венгерского производства. Такие давно уже не выпускаются и даже в запчасти не поступают. Сейчас автомобили комплектуют только комбинацией владимирского производства. Приведенную вами неисправность устранить невозможно, так же как и заменить один тахометр. Остается одно – заменить всю комбинацию на владимирскую. По разъемам проблем не будет.

Можно ли эксплуатировать переднеприводные модели ВАЗа с дисками колес для «классики» и наоборот?

У колес (в обиходе их называют дисками), предназначенных для автомобилей ВАЗ классической компоновки, вылет составляет 29 мм, поэтому их применение на «самарах» и автомобилях «десятого» семейства допустимо, но не желательно (у последних вылет колес – 40 мм). При этом, правда, колея автомобиля увеличивается, что отвечает нынешней моде, но одно из достоинств «самар» – отрицательное плечо обката в передней подвеске – сводится на нет. Траекторная устойчивость машины, например при торможении, заметно падает, усиливаются толчки от неровностей дороги, передающиеся на руль. Такая мода отрицательно сказывается и на долговечности подшипников ступиц колес (из-за увеличившегося плеча приложения внешних сил). Кроме того, если не применить дополнительные щитки, «вылезающие» за пределы кузова колеса быстрее забрызгивают его грязью.

Обратная замена колес (с «Самары» на «классику») невозможна, так как диски будут контактировать с тормозными суппортами. В крайних случаях «умельцы» применяли металлические шайбы-проставки толщиной не менее 5 мм между колесом и ступицей. Со второго полугодия 2002 года ВАЗ начинает выпускать колеса для «Самары» с вылетом 35 мм. Применение таких на «классике» допустимо без проставок.

На ГАЗе:

ВИКТОР КАУНОВ – НАЧАЛЬНИК КБ БЕНЗИНОВЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ; АЛЕКСАНДР МАРКУС – ВЕДУЩИЙ ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР ГРУППЫ КОЛЕС И ШИН; ЮРИЙ СКРЕБКОВ – НАЧАЛЬНИК КБ ТОРМОЗОВ; АЛЕКСЕЙ ЖИТНЯКОВ – НАЧАЛЬНИК КО ТРАНСМИССИЙ.



В продаже появились переходники двух типов для установки вазовского масляного фильтра на двигатели семейства ЗМЗ-24. Один – с горизонтальной установкой, второй – с небольшим наклоном, донышком вверх. Какой из них лучше подойдет для 402-го мотора?

Можно поставить любой из них – на степень и качество очистки масла это не повлияет. Напомним только, что при замене фильтра необходимо действовать аккуратно, чтобы, отвертывая его, не облить маслом подушку крепления двигателя. Это заметно сокращает срок ее службы.

Хочу поставить на «Волгу» ГАЗ-24 1980-го года выпуска шины шириной 205 мм. Как это сделать – не возрастет ли расход бензина? Имеет ли смысл использовать карбюратор «Солекс» от ВАЗ-21083, чтобы улучшить экономичность мотора? Какие узлы и детали современных ГАЗ-31029 или ГАЗ-3110 применимы в подвеске моего автомобиля?

Для установки радиальных бескамерных шин 205/70R14 на ГАЗ-24 1980 года выпуска необходимо заменить поворотные кулаки – левый и правый (дет. № 2140-3001014 – 2 шт.), имеющие большую (на 10 мм) ширину (за счет этого и колея больше). Одновременно следует оценить состояние ступиц, заменить манжеты и крепеж тормозных щитов (№ комплекта 2140-3001121).

Для бескамерных шин потребуются новые колеса 3102-310105 или же в качестве альтернативы – старые колеса с камерами. Меньшие радиусы качения новых шин скажутся на по-

казаниях счетчика пути и скорости – они будут завышены примерно на 6%. Расход топлива после замены шин практически не изменится. Не уменьшит его и замена карбюратора, тем более, не прошедшего адаптацию для автомобилей «Волга».

При переборке передней подвески можно использовать все детали от автомобиля с передними барабанными тормозами (ГАЗ-31029), а от модели с дисковыми тормозами (ГАЗ-3110) – лишь резьбовые кольца и шкворни с подшипниками. Резинотехнические изделия не подойдут.

Можно ли установить на 402-й мотор вместо традиционной «24-й» корзины сцепления диафрагменную корзину от 406-го двигателя? Какие потребуются переделки?

Корзины сцепления ЗМЗ-402 и ЗМЗ-4062 отличаются не только устройством, но и размерами по точкам крепления к маховику двигателя. С 1994 года завод устанавливает на двигатели ЗМЗ-402 маховик с двумя рядами отверстий, позволяющими использовать любую корзину сцепления. До этого требовалось дорабатывать маховик, что связано с разборкой двигателя и вряд ли целесообразно.

При замене корзины сцепления ЗМЗ-402 на корзину ЗМЗ-406 под шаровую опору вилки необходимо подложить шайбу толщиной 4,3 мм.

Можно ли установить на ГАЗ-24 (1982 г. в.) тандем-цилиндр привода тормозов и вакуумный усилитель от ГАЗ-3110?

Да, вполне возможно. При этом необходимо также заменить педаль в сборе с кронштейном, разводку трубок и задние тормозные цилиндры (у них больше диаметр поршня). Но такую замену необходимо согласовать с органами ГАИ.

Хочу поставить на ГАЗ-31029 с 402-м двигателем пятиступенчатую коробку передач. На сколько снизится расход топлива и вырастет скорость? Какие нужны дополнительные детали?

Установка пятиступенчатой коробки на ГАЗ-31029 возможна, но при этом максимальная скорость по-прежнему достигается на четвертой передаче и поэтому не изменится. Пятая передача – типично «экономическая», в определенных условиях позволяет заметно, до 8%, снизить расход бензина. Например, при длительном движении в достаточно комфортных условиях на загородных шоссе (отсутствие крутых подъемов, поворотов и т. д.). Естественно, в городе, где ездить на пятой передаче почти не приходится, реального улучшения экономичности ожидать не стоит. При замене коробки передач дополнительные детали не нужны. Не забудьте узнать передаточное отношение привода спидометра новой коробки и при необходимости заменить его. На пятиступенчатой передаточное отношение 2 (20 зубьев на ведомой и 10 на ведущей шестернях).

РУБРИКУ ВЕДУТ / ЭДУАРД КОНОП, БОРИС СИНЕЛЬНИКОВ



После сборки двигателя, еще до пуска, желательно подать масло к деталям. С этой целью я вращаю шестерни масляного насоса («Жигулей», «Нивы», УАЗа) электродрелью с помощью приспособления, показанного на рисунке. Это шестерня привода насоса со снятыми на токарном станке или наждаке зубьями и вставленным в нее прутком длиной около 150 мм. Последний закрепляю в патроне электродрели, вставляю вместо прерывателя-распределителя в блок двигателя после заливки масла и через десяток-другой секунд работы дрели цель достигнута.

А. ГАЛИМОВ, БАШКИРИЯ, ДЕР. ИМАМ-УТАРОВО

Двигатель «Волги» ГАЗ-3110 летом после остановки иногда перегревался так, что жидкость закипала, зимой же после включения вентилятора отопителя температура ее опускалась ниже 70°С. Вопрос о замене термостата отпал, когда выяснил, что такое бывает и у других «волгарей». Чехол на радиатор зимой помогал слабо.

Проблему решил, врезав в магистраль подвода жидкости к радиатору водопроводный кран DN 32 1 1/4 с двумя сгонами (см. фото). Поначалу хотел даже сделать привод управления краном из салона, но отказался от этого: за две-три поездки получаешь представление о положении рукоятки в зависимости от погоды.

Водопроводный кран перед радиатором «Волги».

Две прошедшие зимы в машине было жарко, сократилось время прогрева двигателя – особенно от 60 до 90°С. Летом же он не перегревается даже при частичном закрытии крана. Уверен, такое решение подойдет многим: долго ли иногда поднять капот и повернуть рычаг крана!

А. НУЖДОВ, ЕЙСК

Владельцы **«москвичей-2141»** знают о хрупкости **бамперов**, когда даже при слабом ударе о препятствие они разрушаются. Я избежал таких последствий, заполнив полости и покрыв полки бампера строительной пеной толщиной 20–30 мм. Аэрозольные баллончики различных фирм продаются в магазинах. Как-то наехал на металлический столбик диаметром 6 см, и в бампере появилась пробоина шириной всего 7 см, причем она была заполнена его осколками, прилипшими к пене. Я заделал пробоину двухкомпонентной шпатлевкой, зашкурил и покрасил. Место повреждения теперь незаметно.

А. ДЕРБИН, ТЮМЕНЬ

От отдела эксплуатации. *Совет вполне применим и для бамперов других автомобилей – как российского (ВАЗ-2110, 2108, ГАЗ-3110 и т. д.), так и зарубежного производства. Кстати, пластиковые бамперы многих иномарок изначально заполнены похожим материалом, повышающим их прочность и исключающим нежелательные акустические эффекты.*

У ведомого **диска сцепления «Москвича-2141»** очень низкий срок службы, и многие автовладельцы используют более прочный диск от ВАЗ-2131 с двигателем 1,8 л. Поскольку у него другой вылет шлицевой ступицы (доработка ее не всегда возможна), длины регулировочной втулки на тросе привода выключения сцепления не хватает и педаль сцепления оказывается «низкой». Это влечет за собой неудобства при включении низших передач и заднего хода, повышает износ узлов коробки передач, особенно синхронизаторов.

Установка муфты на трос: 1 – жила троса; 2 – штатная регулировочная втулка; 3 – муфта; 4 – контргайка; 5 – наконечник.

Выйти из положения можно, изготовив и установив резьбовую муфту, как показано на рисунке. Материал – любой, но лучше отрезок дюралевого или латунного шестигранника «на 17». Выточенную на токарном станке муфту разрезаем вдоль по всей длине, чтобы надеть на трос. Это можно сделать любым способом: на фрезерном станке, «болгаркой» или ножовкой, зажав одновременно два-три полотна (ширина разреза зависит от диаметра троса и составляет примерно 2–3 мм).

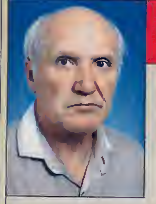
В. ГУРОВСКИХ, КУРГАН

На своей **«десятке»** очень редко вожу пассажиров, и заводская **система блокировки замков дверей** (центральный замок, в дальнейшем – ЦЗ) мне неудобна: обычно нужно открыть только свою дверь, а открываются все четыре. Отсюда неоправданный износ трех замков и моторедукторов, разряд аккумулятора и т. д. Я изменил порядок работы ЦЗ: водительскую дверь он открывает как прежде, а пассажирские только закрывает. При необходимости могу разблокировать их изнутри с помощью ручной кнопки. На пассажирские двери установил переключатели – они могут перевести каждую дверь в прежний режим работы. Для этого ввел диоды в разрыв проводов, соединяющих моторедукторы пассажирских дверей с блоком управления. Переход к штатному режиму – с помощью переключателей, шунтирующих диоды. Диод и переключатель припаял в разрыв провода под обивкой двери. Сами переключатели (импортные миниатюрные) закрепил на пластмассовых накладках обивки дверей. Два года эксплуатации подтвердили целесообразность переделки, но только в том случае, если автосигнализация не использует режим блокировки замков дверей при пуске двигателя (при аварии ЦЗ не сможет разблокировать пассажирскую дверь – диод не зашунтирован переключателем).



Изменение схемы включения блокировки замка пассажирской двери: 1 – моторедуктор; 2 – переключатель; Д – диод КД213А или аналогичный.

Н. ПИНЧУК, КИЕВ



ПРЕМИЯ 1500 РУБ. ЗА САМОЕ АКТУАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ В ЭТОЙ ПОДБОРКЕ ПРИСУЖДЕНА ВИКТОРУ ГУРОВСКИХ, ЧЬИ СОВЕТЫ УЖЕ НЕ РАЗ ПУБЛИКОВАЛИСЬ В ЖУРНАЛЕ. ВОТ ЧТО ОН СООБЩАЕТ О СЕБЕ.

Родился в Боготоле Красноярского края в 1940 году. С детства интересовался мотоциклами и автомобилями, а во время службы в армии получил профессиональные «права». Демобилизовавшись в 1965 году, осел в Кургане, где окончил машиностроительный институт. Работал конструктором нестандартного оборудования. В 1983 году приобрел ВАЗ-21061, на котором езжу и поныне. Ремонтирую и совершенствую машину своими силами, чему способствуют приобретенный опыт «нестандартника». Последняя модернизация – короткие шатуны. Многое узнал, бывая в командировках в Тольятти – двигатели ВАЗа перебираю, можно сказать, с закрытыми глазами. Удачными решениями делюсь со знакомыми и читателями любимой рубрики журнала «За рулем».

В «Москвиче-2141-01» и 2335 (с двигателем ВАЗ-2106) **выжимной подшипник сцепления** со временем отрезает концы лепестков диафрагменной пружины и проваливается – сцепление не выключается. Чтобы отдалить эту неприятность, увеличивают площадь контактирующих поверхностей пружины и подшипника, напрессовывая на него в горячем виде кольцо, как показано на рис. 1.

Когда лепестки уже отрезались, восстановить работоспособность пружины удается при помощи втулки и кольца (рис. 2). В обоих вариантах ожидаемое увеличение усилия на педали незначительно.

В. ГУРОВСКИХ, КУРГАН

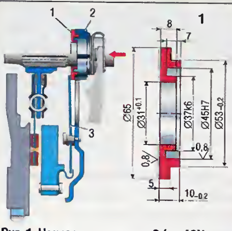


Рис. 1. Напрессовка кольца 2 (ст. 40Х; 40ХН и т. п.; HRC48-52) на выжимной подшипник 1, контактирующий с пружиной 3.

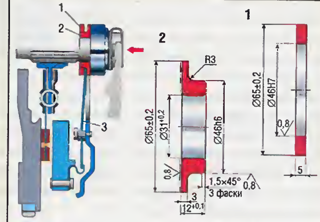


Рис. 2. Напрессовка втулки 1 и запорного кольца 2 (материал деталей тот же, что на рис. 1) на пружину 3.

ПРЕДСТАВЛЯЕМ САМУЮ ЮНУЮ ЧИТАТЕЛЬНИЦУ ЖУРНАЛА, РАССКАЗЫВАЕМ ПРО МЕСТЬ ПРЕДАННОГО «ЗАПОРОЖЦА» И УЗНАЕМ О НОВОМ СПОСОБЕ ОСУШЕНИЯ УЛИЦ...

Вообще-то «права» есть только у мужа, а я осуществляю функцию круиз-контроля: сижу рядом. Но вот пришла нам в голову мысль о чем-то более свежем и менее тарахтящем, чем наш ЗАЗ-968М... Поехали в автосалон, но «Запорожец» на перекрестке заглох – буксировка обошлась в эквивалент 2 долларам. На следующий день он завелся и ездил без проблем, но вскоре мы опять отпросились с работы и поехали в автосалон. И опять все произошло по схеме – центр перекрестка, чирканье стартера, буксировка... Но мы справились и предприняли очередную попытку. На сей раз «Запорожец» принял адекватные меры – после внезапного торможения с заблокированными колесами нас вынесло на встречную полосу – спасли только ремни. На асфальте здесь и там валялись куски первичного вала... А потом были десять выходных, проведенных под машиной. А потом...

А потом мы все-таки «победили». И вот муж стоит перед гаражом и высказывается – вот, мол, новая владелица гаража: новенькая, чистенькая, серебристенькая! А ты – пошел вон, на улицу! Выкатывает «Запорожец» на улицу, наполовину загоняет новенькую, но день был ветреный... державшийся до этого два года стопорный штырь ломается и створка ворот со всей дури шарахает по колесной арке! После этого для ЗАЗ-968М было куплено отдельное помещение в том же гаражном кооперативе...

КОВАЛЕНКО Т., СИМФЕРОПОЛЬ



Здравствуйте, дорогая редакция журнала «За рулем»! Пишет вам ученица 1-го «В» класса школы № 49 г. Курска. Мне 6 лет. Начала смотреть ваш журнал в год, а с трех пытаюсь его читать. Мне нравятся картинки и фотографии. Некоторые статьи я прочитала сама. Хорошо, что вы пишете о безопасности детей, но мало.

Высылаю вам свое фото, где смотрю ваш журнал – мне там год. С уважением.

КУТЕНКОВА КАТЯ, КУРСК

Очень нравятся курьезные фотографии. Поэтому, проезжая мимо ГАЗ-21, который упал с эстакады, я решил это сфотографировать и послать вам. Думаю, фото вам понравится и вы его опубликуете. Кстати, на заднем плане – Новолипецкий металлургический комбинат, а фотография сделана в Липецке. Хорошим названием для фото может быть, например, «Коротка кольчужка»... С уважением,

ВЯЧЕСЛАВ, ЛИПЕЦК



На моей «восьмерке» тоже появился стикер «За рулем». Сначала думал, что для 18-летнего «зубила» слишком велика честь, но одумался: ведь до сих пор отлично бегает, а «родные» шведские стекла блестят на солнышке, да и чешская светотехника в порядке. Считаю этот отличительный знак символом объединения водителей и вашего издания. Кстати, к сведению владельцев «самар» – примерно к 20-летнему возрасту в салоне перестает скрипеть «торпедо»...

СОКОЛОВ И., ИВАНОВО

Главного редактора мы знаем в лицо, а вот тех, кто пишет статьи – нет. Мы все (по крайней мере, мое поколение) выросли с телевизором и зрительные образы – неотрывная часть информации. Так что хотелось бы знать, как кто выглядит.

Кстати, второй год не получается доехать до места и сфотографировать знаки для «Стоп-ляпа». Не сочтите за труд съездить к выезду на набережную с Кутузовского в центр – сами все поймете. А о себе писать не буду – так, рядовой водила... С уважением,

БУРЛАКОВ ПАВЕЛ, МОСКВА

В Тюмени проблема со сливной канализацией – она почти отсутствует. Вчера после дневного дождя подъезды к перекрестку были с трех сторон залиты по всей ширине проезжей части, местами вода доходила по самые пороги. Заглохшие «москвичи», обрызганные пешеходы – все как положено. И вдруг – что я вижу?! Являются три ассенизационные машины и начинают откачивать воду! Бог мой, им же до утра работы хватит! То-то я иногда с удивлением замечал, что обычная лужа к утру каким-то чудным образом исчезает. О-хо-хо... Чтобы не строить дорог, мы делаем вездеходы. Чтобы не строить «ливневку», откачиваем лужи...

АНАТОЛИЙ, ТЮМЕНЬ

P. S. Просим всех наших корреспондентов указывать свои контактные телефоны.

СЕНТЯБРЬСКУЮ ПОЧТУ ИЗУЧАЛ МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

ДАРЕНОМУ КОНЮ – В ЗУБЫ

ХЛОПОТЫ С АВТОБУСОМ

ТЕКСТ / ВИКТОР ЗЕЛЕНЧУКОВ, БЕЛГОРОДСКАЯ ОБЛ.



Автобус ЗИЛ-325010 по кличке «Фердинанд», подаренный нашей семье* редакцией «За рулем» (ЗР, 2000, № 4), служит чуть более двух лет, пробег – 46 тыс. км. И хотя говорят, что дареному коню в зубы не смотрят, сейчас мы все зубки у него пересчитаем. Тем более, что описывать здоровье «Фердинанда» меня попросили в редакции при вручении автобуса.

Сначала расскажу о положительных сторонах. Динамика у автобуса для его почти пяти тонн просто отличная. Очень маневренный, чему способствуют большой угол поворота передних колес (на 45°) и гидроусилитель руля, которому, впрочем, на малых оборотах не хватает производительности. Можно просто не вписаться при плотной парковке и наскочить на бордюр или того хуже… Но есть выход. Если автобус, в основном, эксплуатируется в городе, то разумнее вместо рекомендуемых 700–800 об/мин холостого хода установить 900–950 – тогда насос гидроусилителя справляется со всеми задачами. Тормоза тоже выше всяких похвал. Да еще и АБС помогает. Обратная сторона эффективности тормозов – слишком частая замена передних колодок. В автобусе я дрова не вожу, тормозить стараюсь плавно, опыт вождения на горных дорогах помогает обходиться на затяжных спусках почти без тормозов, и тем не менее колодки приходится менять через каждые 5–7 тыс. км.

Очень много взаимозаменяемых с другими автомобилями запчастей. Откуда только не напихано: и с КамАЗа, и с трактора МТЗ-80, и с других ЗИЛов, и даже ключ зажигания с эмблемой ВАЗа! С одной стороны, очень удобно. Не нашел оригинальных запчастей, например, для ремонта энергоаккумулятора – покупай камазовский комплект: тютелька в тютельку. Правда, камазовская диафрагма уже не нужна, но она сгодится как посуда для собачки или кошки.

Расход топлива у автобуса нормальный. В городе около 19 л на «сотню», за городом – и вовсе 15. Пассажирам не надо сгибаться для прохода по салону, как в «Газели», – можно идти с гордо поднятой головой. Только вот поручни забыли почему-то поставить, хотя резьбовые отверстия для них в потолке предусмотрены. Наверное, посчитали «в свете последних решений», что это излишество мешает исполнять пассажирам акробатические номера на ходу автобуса и приводит к потере спортивной формы.

Один-два раза в неделю, если не чаще, под автобусом необходимо поползать: не боюсь потерять квалификацию инженера-автомобилиста.

Ржавчина распространилась на весь корпус: она есть даже в местах, куда не долетают мелкие камушки и песок, скалывающие краску. От силы еще год – и сквозные дыры неизбежны. Придется этим летом разориться на краску, грунт, преобразователь ржавчины и смывку старой краски. Немалые расходы, да и работка предстоит!

Пневматическая система соткана из множества алюминиевых трубок, которые практически никак не закреплены и которые нельзя запаять. Они трутся друг о друга, о раму и другие детали и, как следствие, часто протираются. Попытался хоть как-то закрепить, но они, словно существа, больные чесоткой, находят новые места, где могли бы потереться обо что-нибудь. Битва за прекращение утечки воздуха продолжается все два года.

ЗАТРАТЫ НА УСТРАНЕНИЕ КРУПНЫХ ПОЛОМОК

Дефект	Ремонт	Расход, руб.
Заклинивание передней ступицы	Замена подшипников и поворотной цапфы	2500
Поломка стартера	Замена – 2 раза	7000
Износ передних колодок	Замена – 7 раз	2000
Износ нажимного (корзина) и ведомого дисков сцепления	Замена (ведомого – 2 раза)	1000

Вдруг двигатель ни с того ни с сего начал глохнуть. В топливную систему откуда-то попадал воздух, причем ручным насосом топливо закачивалось хорошо. Проверил трубку от бака и в самом неудобном месте на ощупь нашел протертость. О том, чтобы снять эту трубку, не могло быть и речи: пришлось бы демонтировать весь салон вместе с кабиной! Применил народный способ, обмотав поврежденное место изолентой.

Много неприятностей доставил стартер. Для «бычков» есть два вида стартеров. Один – белорусский, идет вместе с двигателем с минского завода. На тракторе-то для пуска ставят дополнительный карбюраторный двигатель, так называемый пускач. А для автомобиля разработали на скорую руку стартер – очень неудачный. Диаметр вала якоря, по которому движется обгонная муфта, у него очень мал. А на этот тонкий, длинный прутик при пуске действуют огромные силы. Хрясть! – и обгонной муфты как не бывало. Два таких стартера я ставил: причина выхода обоих из строя одна и та же. Другой стартер – ярославского производства. Этот понадежнее будет, да и дешевле. Ярославцы, не радуйтесь бесплатной рекламе! В вашем стартере тоже есть слабое место – обгонная муфта. В ней пружинки, распирающие ролики, удерживаются своеобразными втулками из очень хрупкого материала. Диск, закрывающий ролики, изготовлен, по-моему, из кровельной жести, хотя должен бы иметь определенную твердость. Обгонная муфта считается деталью, не подлежащей ремонту, но я отремонтировал ее, и сейчас стартер крутит лучше прежнего. Но даже если купить новую муфту за 400 руб., все равно ярославский стартер выгоднее белорусского: тот в случае поломки придется менять целиком. Это больше 4 тыс. руб.

Громкое «звуковое сопровождение» издают двери салона. И основной приток зимнего холодного воздуха – тоже из этих дверей.

У нас в областном центре мой автобус пока один, и очень часто водители маршруток просят посмотреть изнутри. Всем очень нравится, тем более, что я помалкиваю о его недостатках. Последний вопрос задают о цене – интерес сразу затухает. Ведь один «Бычок» стоит, как полторы «Газели»… ЗР

*В семье автора двенадцать детей, из них одиннадцать – приемные – ред.

«ВОЛГА» ГАЗ-3110



МОДЕЛЬ /	ГАЗ-3110
ИЗГОТОВИТЕЛЬ /	ГАЗ
ГОД ВЫПУСКА /	2000
В ЭКСПЛУАТАЦИИ «ЗА РУЛЕМ» /	С ИЮНЯ 2000
ПРОБЕГ НА МОМЕНТ ОТЧЕТА /	25 ТЫС. КМ
ПРЕДЫДУЩИЕ ПУБЛИКАЦИИ /	ЗР, 2000, № 7, 11; 2002, № 6

ТЕКСТ / ВЛАДИМИР АРБУЗОВ
ФОТО / АНДРЕЙ СИДОРОВ

Маловато проехали за два года? Это как посмотреть. Для «бомбилы» 25 тысяч – семечки. Солидному владельцу, выгуливающему автомобиль мечты только в хорошую погоду, – в самый раз. Наша «ласточка» как раз из последних. Умеренное пользование ею привело к тому, что эйфория от обладания «российским Мерседесом» несколько затянулась. И лишь недавно громко сказали о себе недостатки. О них и пойдет речь.

Ощущение тесноты на заднем сиденье усиливают здоровенные подголовники передних, закрывающие обзор. Можно было открыть пассажирам перспективу, сняв помеху. Но без монтажки с ними не сладить. Дело в том, что стопорные лунки на направляющих подголовников прямоугольные (!). Для фиксирующего усика в спинке это непреодолимое препятствие. На «Жигулях», например, лунки полукруглые. Пришлось «передрать» конструкцию.

Концевые выключатели света в салоне установлены по диагонали – только для водителя и босса. Сказывается номенклатурное прошлое модели. Передний пассажир должен садиться в темноте. Да и распахнув заднюю правую дверь, света не зажечь. Отсутствие такого сервиса в представительской машине ныне уже неприемлемо. Недостающую пару приделали самостоятельно. Заодно увеличили освещенность спереди, прикрутив к потолку между козырьками дополнительный фонарь.

Место за баранкой – чудо эргономики. Замок зажигания спрятан под рулевой колонкой, в аккурат между ног. Без споровки с первого «тычка» ключ не вставить. И со стороны выглядит не очень...

Щетки стеклоочистителя явно предназначены для плоской поверхности. А стекло гнутое. В непогоду сквозь него видно только с середины заднего дивана. Чтобы обогнуть «мертвую» зону вблизи глаз, водитель должен неестественно вывернуть шею. В регионах с частыми осадками искривление позвоночника гарантировано. Будет время, доберемся и до этого узла – сделаем как надо.

Следующее отклонение в развитии водителя – чересчур «накачанная» левая нога. Мало того, что педаль сцепления тяжелая – передачи втыкаются лишь при двойном выжиме! Синхронизаторы? Корзина, диск? Похоже, первое. Мастеровые с трудом подбирают в продаже годные детали – сплошной брак!

Зато руль, наоборот, легкий. Правда, по информативности напоминает пароходный штурвал, тот, что при управлении не поворачивают, а вращают – с поправкой на ветер и величину волны. Об этом писали не раз. Думали, привыкнем. Оказалось – невозможно.

Переходим к частностям. Чтобы избежать утечки дорогостоящего «Тосола», дополнительно «захомутали» патрубок термостата. Льют это изделие, судя по всему, в землю. Отливка имеет столь экзотический профиль, что повторить его надетый сверху резиновый шланг не способен. А так – один хомут уплотняет одни неровности, второй – другие. В итоге подтеканий почти уже нет. Подумываем, куда бы пристроить третий...

Протертый саморезами верх бензобака – фирменное блюдо «Волги». Из-за него однажды всю машину едва не окатили из мощных огнетушителей на новенькой АЗС. «До полного,» – небрежно кинул водитель заправщику. Не успел расплатиться, а уже кричат: «Берегись!» – под баком «Волги» бензиновый душ. Огромное дно багажника в движении постоянно колышется. Стоит одному из саморезов, крепящих крышку топливоприемника, оказаться в опасной близости от бака – и решето готово. Оставить все как есть – верх легкомыслия. Мало того, что бензин нынче дорог – он ядовит и хорошо горит. Пробоину пришлось запаять, шурупы – укоротить.

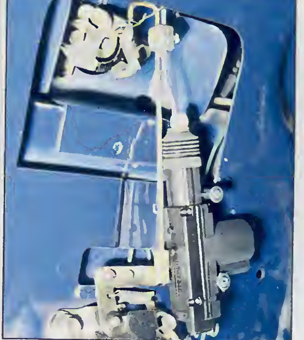
Заодно заменили горластый старооскольский электробензонасос более интеллигентным – тюменским. Но насладиться тишиной не успели – завыл редуктор заднего моста. Одолели и эту напасть. Как? Расскажем в разделе «Своими силами». Признаться, целая история!

Двигатель ЗМЗ-4062 держится молодцом. За истекший период поменяли только свечи и... гидрокомпенсаторы клапанов. И те, и другие свое отслужили. Все остальное работает как часы. Вопреки тому, что на диагностике блок управления МИКАС-5,4 выдал сразу пять смертельных неисправностей. По его «мнению», не работали датчик положения коленвала, реле вентилятора и бензонасоса, одна из форсунок. Вдобавок накоротко замкнута катушка зажигания. Наши эксперты говорят – виноваты наводки от плохо изолированных проводов. Но менять пучок мы не стали. Где гарантия, что новый – лучше?

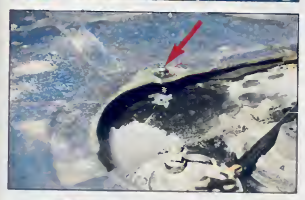
Еще одно, весьма неприятное наблюдение касается багажника. Инструмент, запаску, прочие ценные вещи, разумеется, хранят в заднем отсеке. От глаз укрыто и злодею добраться до хозяйства непросто – нужен специальный воровской инструмент, к примеру, свертка из хорошей стали. Какое заблуждение! Багажник легко открыть даже деревянной зубочисткой...

Случилась срочная поездка в аэропорт – дорогих гостей встречать. А тут, на тебе, захлопнули ключи в багажнике. Время поджимает. Взять другой аппарат или попытаться извлечь ключи? Сдернули защитный резиновый уплотнитель с замка багажника, потыкали в образовавшуюся щель тонкой отверткой: что-то щелкнуло, крышка чудодейственно взмыла вверх. Ключи в руках – значит, гостей доставим в лучшем виде. Но нешуточная тревога охватила за сохранность содержимого.

Пришлось и здесь дорабатывать конструкцию. Нижний язычок у замка (доступный отвертке) убрали, тягу от личинки отсоединили – ключом не открыть. А взамен сделали электропри-



Электропривод замка багажника.



Коварный саморез дырявит бак.



Дополнительный плафон в салоне.



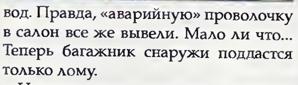
Ошибочные показания прибора «навеяны» проводкой.



Два хомута – пара.



Личинки замка багажника: родная (сверху) и доработанная (снизу).



вод. Правда, «аварийную» проволочку в салон все же вывели. Мало ли что... Теперь багажник снаружи поддастся только лому.

Непростыми оказались последние километры. Ну, а мы, вытирая с лица грязный пот, вдруг подумали: «А был ли «Мерседес»?» **ЗР**

«НИВА-ФОРА»

МОДЕЛЬ / **ВАЗ-21218**
ИЗГОТОВИТЕЛЬ / **ПСА «БРОНТО»**
ГОД ВЫПУСКА / **1997**
В ЭКСПЛУАТАЦИИ «ЗА РУЛЕМ» / **С АВГУСТА 1997**
ПРОБЕГ НА МОМЕНТ ОТЧЕТА / **110 ТЫС. КМ**
ПРЕДЫДУЩИЕ ПУБЛИКАЦИИ / **ЗР, 1997, № 12; 1998, № 3, 8; 1999, № 1; 2000, № 5; 2001, № 12**



ТЕКСТ / СЕРГЕЙ МИШИН

Вот уже 20 тысяч «Фора» живет на свете нелегально. Ведь официально отмеренный изготовителем ресурс (90 тыс. км) давно пройден. Хотя для народного автомобиля этого явно маловато! Выходит, всю жизнь копил, а через три-четыре года – выбрасывай? Но мы не в обиде – свое машина «отпахала» честно. И на покой пока не собирается. Мы тоже, ведь каждый километр сверх обещанного – чистая «халява». Правда, сейчас они даются труднее, чем прежде. Работы прибавилось, а здоровья, увы, наоборот. Теперь ей ежедневно приходится таскать тяжелый (600–700 кг) прицеп, штурмуя заодно несколько километров бездорожья. В общем – год за два. Любой, кто осваивал садовый участок на неудобье, подтвердит. Но тем не менее старушка не капризничает. Так, мелочевка. Перетертый тросом напополам, заклинил верхний ролик стеклоподъемника. Конечно, левого, водительского – им в «прошлой жизни» пользовались много чаще, чем правым.

Добраться до злосчастного колесика голыми руками невозможно. Видимо, думая, что оно вечное, конструкторы загнали его в узкую щель между наружной и внутренней панелями двери. Затевать кузовной ремонт со сваркой мы не стали, тем более, что стекло «закусило» в закрытом положении. Пользуемся другим, пассажирским. Не очень удобно, зато в уши не надует. А ролики его теперь регулярно смазываем «вэдэшкой» через соломинку. Надеемся, поможет.

Едва дождавшись обнуления одометра, развалился резонатор. Давно пора! Ведь детали системы выпуска, за исключением «штанов», так долго не живут. Наш оказался на редкость стойким. До одури наслушавшись «спортивной» отсечки, на другой день заменили его новым. Чтобы не мучиться с подгонкой труб и не нарваться на «пустышку», полдня потратили на поиски родного, вазовского. Уверены, что не зря.

Износились тормозные диски. Грешить против здравого смысла, выкраивая миллиметры, мы не стали – изношенные до предельной толщины детали отправили в утиль. Правда, пришлось попотеть. «Фора» вам не «шестерка», хоть и построена на ее агрегатах. Здесь диски прикручены к ступице изнутри. Значит, узел надо снимать с машины и разбирать «дотла». Даже шпильки колес необходимо выбить! Если все делать аккуратно, быстрей чем за смену не управиться. Запчасти для верности хотели купить импортные. Допустим, «Лукас». Но не нашли (может, они таких и не делают). Поставили свои, отечественные. И знаете – не трясет!

Отгнили «уши» датчиков включения заднего хода в коробке передач и блокировки в «раздатке». Их «съела» злая электрохимическая коррозия: ведь влага, грязь и незащищенные контакты под напряжением – среда благоприятная. А переход на изолированные разъемы заводу, видимо, не по карману. Ладно – менять их не ахти как трудно, купить – тоже не проблема. Но чтоб сберечь деньги и время, лучше «с новья» обмазать контакты пластилином или герметиком. Говорят, хорошо помогает. Посмотрим!

Зато главная деталь – кузов все еще в приличном состоянии. Все несущие элементы – лонжероны, пороги и поперечины – сгнить не успели. По крайней мере, дыр и иных проявлений коррозии не обнаружили. А экскурсия во внутренние полости, совершенная при помощи эндоскопа, лишь добавила оптимизма.

На внешности годы отразились сильнее. Ржавчина лезет из-под краски по верху передних крыльев, рамке ветрового стекла, низу дверей. «Зацвели» бамперы. Порыжели отметины от камней и «побочных» контактов с домкратом. Впрочем, для пяти напряженных лет все не так уж плохо. А шагов с двадцати – вообще хорошо. Инспекторов ДПС она пока не привлекает, а угонщиков уже отпугивает. Кабы мыть почаще да на косметике не экономить, была бы еще краше. Но машина-то разгонная – недосуг!

Ну, а кое-чем «Фора» не просто порадовала – удивила!

Например, долговечностью приводного ремня, установленного еще на заводе и пережившего три (!) генератора. Не поверите – до сих пор не сгорела ни одна лампочка. Скорее всего, благодаря многочисленным реле-регуляторам, выходившим из строя исключительно в сторону недозаряда. Ни разу не потребовалась регулировка углов установки колес, хотя проверяли их регулярно. (Заодно похвалим и себя за аккуратную езду.) Даже скол на ветровом стекле от встречного камешка – и тот держится: пять зим не смогли заставить его перерасти в трещину.

Итак, несмотря на возраст, наш автомобиль скорее жив, чем мертв. И даже неплохо себя чувствует. Так может, зря производители пожадничали с ресурсом? ЗР

БИЗНЕС-КАР С ДАЧНЫМ УКЛОНОМ

«МАЗДА-626»: НЕДОРОГА, УНИВЕРСАЛЬНА, НАДЕЖНА

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ СУХОВ



«Мазды» давно прижились в России. Секрет прост – эти машины на здешних дорогах оказались весьма живучими. «626-я» модель, последнее поколение которой дебютировало в конце 1997 года, сочетает ряд достоинств. При скромных для своего класса внешних габаритах (длина немногим больше 4,5 м) у нее самый большой багажник и один из самых просторных салонов. К тому же при необходимости его можно трансформировать, превратив даже седан в небольшой фургон – при сложенном заднем и переднем сиденьях (кстати, заднее складывается по частям) в автомобиль можно грузить почти трехметровые доски! Не бойтесь испачкать сиденья – с завода они защищены чехлами на молнии, которые легко отстирываются. Предусмотрели конструкторы и ваш приятный отдых – те же сложенные сиденья превращаются в обеденные столики, а в заднем подлокотнике устроен минибар. Любителей дачных поездок «Мазда-626» приятно удивит длинноходной подвеской, а горожан – маневренностью. Но интересует владельца и другая сторона – надежность узлов автомобиля и предстоящие расходы. За этой информацией мы обратились к специалистам техцентра «Мазда Центр Кунцево».

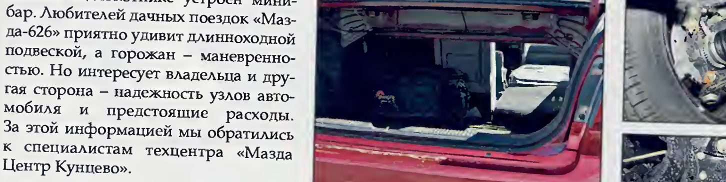
АГРЕГАТЫ-ДОЛГОЖИТЕЛИ

В Россию поставлялись автомобили только с бензиновыми двигателями: 1,8 л, 74 кВт/100 л. с.; 2,0 л, 100 кВт/136 л. с. и 85 кВт/115 л. с. (последний сейчас не устанавливается). Все они – шестнадцатиклапанные, с двумя распределительными валами, оснащены распределенным впрыском. Обслуживание сведено к минимуму: первый контроль зазоров в клапанном механизме – через 90 тыс. км (регулировка подбором шайб, как на ВАЗ-2108), замена ремня ГРМ – через 100 тыс. км. Досрочных обрывов не отмечено, но «эксперименты» отдельных водителей позволили установить критический порог – 130 тыс. км. Впрочем, кошельки разгильдяев эта машина щадит – при обрыве ремня поршни с клапанами не встретятся. При своевременной замене масла и фильтров пробег двигателя до ремонта превышает 200 тыс. км.

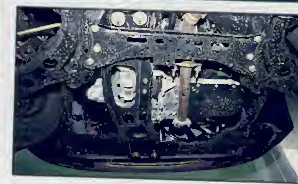
Оригинальную систему выпуска, включая лямбда-зонд и нейтрализатор, можно тоже записывать в долгожители: за четыре года замена глушителя потребовалась лишь нескольким владельцам, и то из-за вмятин, а не ржавчины.

Штатная защита моторного отсека снизу предусмотрена только за дополнительную плату. Но стальной поддон легких ударов не боится, поэтому большинству владельцев она и не нужна.

«Мазды-626» комплектуются как механическими пятиступенчатыми коробками передач, так и четырехступенчатыми автоматическими с электронным управлением (последние –







Заднее сиденье даже в седане складывается по частям.

Чехол ШРУСа снизу защищен рычагом...

...а вот защита поддона в стандартной комплектации не предусмотрена.

только с 2-литровым двигателем). Их ресурс сопоставим с ресурсом двигателя. Срок службы сцепления, безусловно, зависит от условий эксплуатации и стиля езды, но в среднем он не менее 150 тыс. км.

ВРАГИ – ВЛАГА И ПЫЛЬ

Долговечность приводов колес (ШРУСов), по сути, ограничена только ресурсом их чехлов. По опыту прежних моделей, трещины на них появлялись не раньше чем через пять лет эксплуатации. Новые, модернизированные чехлы должны стать еще долговечнее. Порвать их сложно – снизу они защищены мощным рычагом подвески. Кстати, все рычаги – стальные, модный нынче алюминий японцы использовать не спешат. Возможно, благодаря этому и переборка ее, по крайней мере, до 100 тыс. км, требуется редко.

Дисковые тормоза (у некоторых машин они как спереди, так и сзади) потребуют ремонта к 100 тыс. км – «закисают» поршни. Если был порван пыльник, ремкомплектом (резинки и смазка), как правило, не обойтись – потребуется замена поврежденных песком и ржавчиной деталей. Барабанные тормоза сюрпризов не преподносят. На автомобилях выпуска 1997–1999 гг. случались отказы АБС и противобуксовочной системы из-за попадания влаги в блок управления. При этом перестает работать и электронный спидометр. Проблема решается заменой блока на модернизированный ($350). На тех же автомобилях отказывали и задние датчики АБС из-за внутренних дефектов (цена одного датчика – $70). После 1999 года отказы прекратились.

Рулевое управление практически безотказно. Наконечники рулевых тяг ходят более 150 тыс. км, а рейка, похоже, переживет сам автомобиль.

СГНИТЬ НЕ УСПЕЕТ

Кроме уже отмеченных отказов системы АБС, электрооборудование в целом надежно. Панели кузова – с двусторонним цинкфосфатным покрытием, поэтому даже на местах сколов эмали металл не ржавеет. В России на эти автомобили действуют трехлетняя гарантия на сохранение внешнего вида лакокрасочного покрытия и 12-летняя – от сквозной коррозии при отсутствии механических повреждений. Нижняя часть кузова и накладки бамперов дополнительно защищены антигравийным покрытием, поэтому эмаль в этих местах – с шагренью. В силовом каркасе «Мазды-626» последнего поколения использованы Н-образные профили, что улучшило защиту водителя при столкновении. Есть брусья безопасности и в дверях. Дополняют комплекс безопасности подушки для водителя и пассажира (последняя – отключаемая, с датчиком детского сиденья) и боковые подушки.



РАСХОДЫ

Новая «Мазда-626» стоила от $18 800 до 23 500 в зависимости от комплектации и типа кузова (недавно ее сменила модель «Мазда-6»). Трех-четырехлетка почти вдвое дешевле. Машины у официальных дилеров оснащены «российским пакетом»: увеличенный дорожный просвет, подогрев зеркал и сидений, омыватели фар, противотуманные фары. Поэтому при небольших пробегах они предпочтительнее «европеек».

Какие расходы ждут владельцев? До 100–150 тыс. км – лишь плановые ТО, которые у официального дилера обойдутся от 4 до 10 тыс. руб. в зависимости от объема работ (включая расходные материалы). Интервал между ТО – 15 тыс. км. Таким образом, не считая расходов на бензин, на содержание автомобиля придется тратить $350–400 при годовом пробеге 25–30 тыс. км. ЗР

ВОДИТЕЛИ О «МАЗДЕ-626»

Четвертый год езжу на «Мазде-626», на спидометре – больше 150 тыс. км. До сих пор не верится, что после такого пробега по нашим дорогам машина может выглядеть как новая. Двигатель абсолютно сухой, на ходу никаких стуков. Мой прежний «Фольксваген» в этом возрасте уже вовсю потел маслом, да и подвеску пришлось перебрать. У меня это третья машина; когда покупал ее, рассчитывал продать года через два. А теперь жалко расставаться. Но уверен – следующей будет тоже «японка». ПАВЕЛ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

«Мазду-626» мне пригнали из Германии. Честно говоря, хотелось другую машину, но стоила она намного дороже. Поначалу жалела, что согласилась, но, доехав до дома, поняла, что мой посредник не зря ее расхваливал. Сидеть удобно, все под рукой, мотора почти не слышно. Да и парковаться оказалось не так сложно, как мне предсказывали: при своих габаритах машина очень маневренная. Теперь и моя подруга хочет себе непременно «Мазду». ЛЕНА, МОСКВА

Эта машина мне недавно жизнь спасла. Влетел в «Икарус», затеявший разворот через всю улицу. Подушки сработали четко. Но и задние пассажиры (непристегнутые) лишь наклонились, как при ударе по тормозам, и даже ушибов не получили. Правда, восстановление вылилось в три тысячи «зеленых» – почти треть сегодняшней рыночной стоимости моей «трехлетки», но жизнь-то ведь все равно дороже! ЮРИЙ, МОСКВА

МЕНЯЕМ ВЫПУСКНОЙ ТРАКТ НА «ЖИГУЛЯХ» 222

Своими силами

№9 СЕНТЯБРЬ 2002

В БАГАЖНИК «ДЕСЯТКИ» – РАСПОРКУ  240



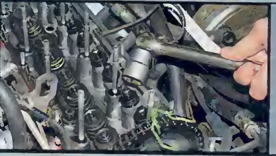


«ОКА» ПОД ГРАДУСОМ 232

ПОРА ОБСЛУЖИТЬ «ФОРД-ЭСКОРТ» 236



ОЛЕГ ЛЕВЫХ ВЕРИТ ТОРМОЗАМ 234



ГИДРОКОМПЕНСАТОРЫ ВАЗ-21214 – ОДИН ХУЖЕ ДРУГОГО 219

«ГАЗЕЛЬ» – РУЛЕВОЙ МЕХАНИЗМ ПОД КЛЮЧ 228

В ЭТОМ ВЫПУСКЕ:



/РЕМОНТ

БЕЗУДАРНАЯ РАБОТА

МЕНЯЕМ ГИДРОКОМПЕНСАТОРЫ ВПРЫСКОВОГО ДВИГАТЕЛЯ «НИВЫ» ВАЗ-21214



Ключи «на 10», 13, 17, 24, 38, отвертка, пинцет.



Время работы – 3 часа.



Стоимость комплекта – 750 руб.



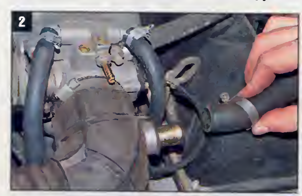
ТЕКСТ / ГЕННАДИЙ ЕМЕЛЬКИН

Регулировать клапаны и натягивать цепь ГРМ на двигателе «Нивы» положено через каждые 10 тыс. км пробега. Работа несложная, но требует внимания и навыков. Модернизированный двигатель с гидрокомпенсаторами клапанов и гидронатяжителем цепи в этих регулировках не нуждается. Да и работает значительно тише. Но так бывает не всегда. Например, на редакционной «Ниве» ВАЗ-21214 после пуска двигателя клапаны стучали так сильно, будто под капотом «жесткий» дизель. «Вскрытие» показало, что нужно заменить два гидрокомпенсатора (каждый по 150 руб.). Поменяли. Но лучше не стало: купленные детали – дрянь. Осмотрели еще десяток – похоже, хороших не найти. Решили поставить комплект производства ООО «ВА Гермес». Подделок этой продукции в продаже пока не замечено, качество на уровне, да и цена приемлемая.

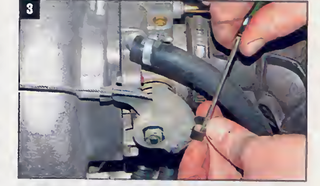
Вынимаем запасное колесо. Для удобства работы желательно снять капот, отвернув четыре болта ключом «на 13».



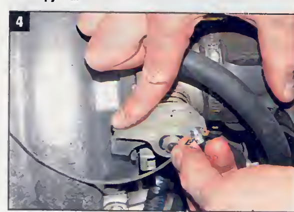
Ослабляем хомут на шланге вентиляции картера и отсоединяем шланг от дроссельного патрубка.



Ослабляем хомут и отсоединяем вытяжной шланг от патрубка впускной трубы.



Поддев отверткой, снимаем скобку с дроссельного патрубка.



Нажав на сектор патрубка, отсоединяем трос газа.



Ключом «на 10» отвертываем два болта крепления планки к ресиверу.



Ослабляем хомут крепления к ресиверу шланга вакуумного усилителя тормозов и снимаем патрубок.



Воспользовавшись крестообразной отверткой, снимаем планку крепления топливной трубки к кронштейну.



Аналогично поступаем со второй планкой.

Головкой «на 10» отвертываем восемь гаек крепления клапанной крышки к головке блока и снимаем ее. Ключом «на 38» поворачиваем коленчатый вал за гайку шкива по часовой стрелке до совмещения метки на шкиве (сверления) с выступом на передней крышке.



При этом метка на звездочке распределительного вала должна совпасть с выступом на его корпусе.

Чтобы при сборке натяжитель не препятствовал установке звездочки на распределительный вал, его нужно снять.

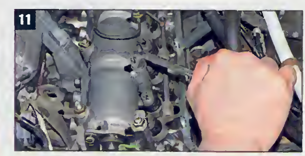


Ключом «на 10» с широкими губками вывертываем штуцер трубки подвода масла к гидравлическому натяжителю.

Ключом «на 10» отвертываем две гайки крепления натяжителя к головке блока и снимаем его.

Зубилом отгибаем край стопорной шайбы болта крепления звездочки распределительного вала. Чтобы цепь не перескочила, привязываем ее проволокой к звездочке.

Придерживая от проворачивания распределительный вал, ключом «на 17» отвертываем болт крепления звездочки и снимаем ее.



Головкой «на 13» отвертываем девять гаек крепления корпуса подшипников распределительного вала к головке блока.



Снимаем трубку подачи масла со шпильки и отводим ее.

Снимаем со шпилек корпус в сборе с валом, а затем рычаги привода клапанов.

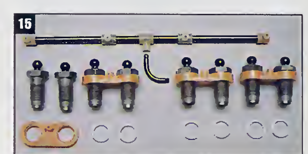


Головкой «на 24» вывертываем корпус гидрокомпенсатора из головки блока и вынимаем его.

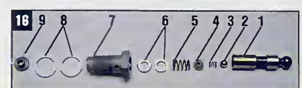
Так же извлекаем гидрокомпенсаторы остальных клапанов.



Снимаем рампу подачи масла.



Новый комплект гидрокомпенсаторов.

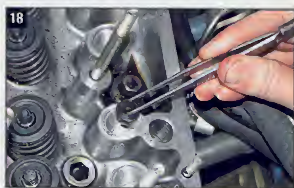


Детали гидрокомпенсатора: 1 – плунжер; 2 – шарик-клапан; 3 – пружина клапана; 4 – ограничитель; 5 – компенсационная пружина; 6 – регулировочные шайбы; 7 – втулка плунжера; 8 – уплотнительные кольца; 9 – опорная шайба.

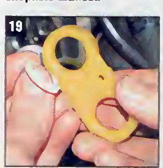


Срубаем зубилом технологический прилив в зоне второй опоры распределительного вала, мешающий установке маслоподводящей пластины. Чтобы стружка не попала в двигатель, вокруг опоры укладываем кусок ткани, закрыв цепь, звездочку и т. д.

Промываем уайт-спиритом и продуваем сжатым воздухом резьбовые отверстия под гидрокомпенсаторы.



Пинцетом закладываем в резьбовые отверстия опорные шайбы.



Сверху и снизу маслоподводящей пластины устанавливаем фторопластовые уплотнительные кольца.

Отверстие для подвода масла в маслоподводящей пластине должно быть направлено в противоположную сторону от клапанов.



Ключом «на 24» равномерно завертываем втулки компенсаторов, предварительно вынимая плунжеры.

Внимание! Плунжеры и втулки подбираются друг к другу на заводе, и менять их между собой нельзя. Затягивая втулку, контролируем легкость перемещения плунжера.



Устанавливаем пружину шарикового клапана на промежуточную шайбу.



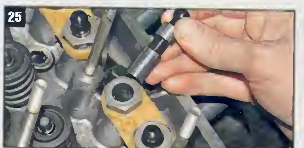
Устанавливаем компенсационную пружину клапана...



...и закладываем шайбу с пружиной во втулку компенсатора.



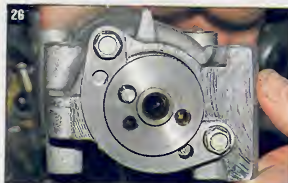
Устанавливаем шарик-клапан...



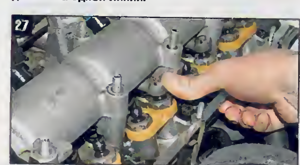
...и плунжер.

Так же собираем остальные компенсаторы.

Теперь нужно отрегулировать ход плунжера. Для этого устанавливаем на свои места рычаги привода клапанов 4, 6, 7 и 8 и корпус вала.



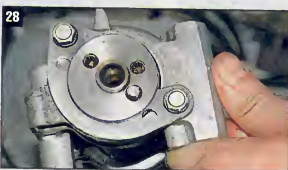
Штифт и два отверстия на корпусе должны находиться на одной линии.



Закрепляем корпус вала и замеряем величину хода плунжера.

Ход плунжера должен быть в пределах 1,0–2,0 мм. Если он не соответствует норме, снимаем корпус распределительного вала, плунжер, пружинный узел и подбираем регулировочные шайбы. В комплекте поставляются шайбы разной толщины.

Аналогично проверяем 1-й, 2-й, 3-й и 5-й плунжеры. Предварительно нужно снять 2-й, 6-й, 7-й, 8-й плунжеры и повернуть распределительный вал на 180 градусов.



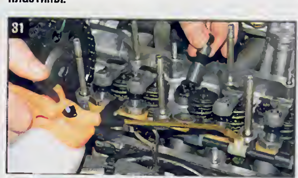
Положение вала при проверке 1-го, 2-го, 3-го и 5-го плунжеров.



Устанавливаем маслоподводящую рампу.

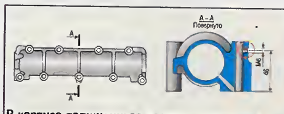


Между плунжерами устанавливаем стопорные пластины.

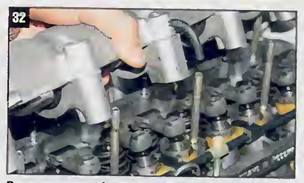


По очереди вынимаем плунжеры и заполняем систему смесью моторного масла с уайт-спиритом в пропорции 1:1. При этом плунжеры должны выступать примерно на 3/4 от верхнего уплотнительного пояска.

Согласно рисунку сверлим в корпусе распределительного вала отверстие диаметром 4,8 мм. Нарезаем резьбу М6 для маслоподводящей Г-образной трубки.



В корпусе подшипников распределительного вала делаем резьбовое отверстие.



Ввертываем трубку так, чтобы она была направлена вниз.

Устанавливаем рычаги клапанов и корпус распределительного вала на свои места. Совмещаем маслоподводящую трубку с отверстием в тройнике маслоподводящей рампы.

Сборку проводим в обратной последовательности.

С новыми гидрокомпенсаторами автомобиль прошел почти 2 тыс. км, и о стуке мы уже забыли. ЗР

ЦЕЛИКОМ ИЛИ ПОРЕЗАТЬ?

ЗАМЕНА ВЫПУСКНОГО ТРАКТА НА «ЖИГУЛЯХ»


Отвертка, молоток, гаечные ключи «на 7» и 13.


Отрезная машинка.


Время работы – 1-2 часа.


Стоимость работы – от 700 до 2200 руб. при замене всего тракта.

ТЕКСТ / ВЯЧЕСЛАВ ЛУКЬЯНОВ

Выпускная система «Жигулей» состоит из трех частей: приемной трубы («штанов»), промежуточной трубы с одним или двумя дополнительными глушителями (резонаторами) и основного глушителя.

Детали простые. И, казалось бы, при сборке не должно быть особых проблем. Но не тут-то было. Некоторые производители (а сегодня их очень много), видимо, убеждены в том, что высокая точность размеров здесь ни к чему – мол, не поршень или клапан. Но детали длинные – и всякое отклонение углов или радиусов изгиба от чертежных приводит к нестыковкам при сборке. Исправить же заводские огрехи в гаражных условиях или даже на СТО порой очень трудно. Поэтому мы, опираясь на собственный опыт, при ремонте «Жигулей» предпочитаем ставить оригинальные вазовские «трубы» – такие же, как идут на конвейер: с ними проблем меньше. Однако они существенно дороже иных отечественных. Поэтому, бывает, ставим другие, например, в данном случае – ижорские. Они стоят своих денег.

Меняют элементы выпускной системы по необходимости (проржавели, прогорели, получили механические повреждения) или заблаговременно (скоро прогорят) при текущем обслуживании. Покажем, как мы это делаем. Начнем с того, что трубы настолько «прикипают» по стыкам, что порой для разборки требуется немалая физическая сила. А зачем, собственно, разбирать? Когда очевидно, что старые железяки все равно выбрасывать. мы подключаем «болгарку».


Режем промежуточную трубу перед задним резонатором.

Если ведущие колеса вывешены, глушитель с куском промежуточной трубы можно вытащить. Если автомобиль стоит на яме (эстакаде), придется резать тракт на более мелкие куски.


Ключом «на 7» вывертываем болт крепления глушителя к резиновой амортизирующей подушке.

Чаще всего он срезается по резьбовой части и проворачивается вместе с распорной втулкой.


...Тогда срубаем головку болта острым зубилом и отсоединяем резинку.


Плоскогубцами разгибаем крючки на боковых амортизирующих ремнях и вынимаем их из отверстий в кронштейнах.

Нередко приемная труба оказывается вполне пригодной для дальнейшей работы. В этом случае...


...ключами «на 13» отвертываем гайку на хомуте, стягивающем стык приемной и промежуточной труб, и сбиваем хомут вдоль трубы.

Смачиваем стык труб жидкостью типа WD-40, обстукиваем его молотком и разъединяем. Если же и «штаны» прохудились – надо менять, тогда и этот стык отрезаем «болгаркой».


Ключом «на 13» вывертываем болт крепления приемной трубы к коробке передач...


...а затем четыре гайки крепления приемной трубы к выпускному коллектору, предварительно отогнув отверткой края контровочных пластин.

На многих автомобилях снять приемную трубу со шпилек выпускного коллектора удается, только отклонив двигатель к левому борту. (В самых трудных случаях приходится прикладывать немалую силу, «бывалые» даже пользовались домкратом.)

(Продолжение на с. 224)



Перед монтажом проверяем на полу, как стыкуются новые детали тракта. Круглым напильником убираем заусенцы на краях стыков.



С приемной трубой при снятии или установке лучше работать снизу, развернув ее вперед.



Не забудьте очистить стык от следов старой прокладки и обязательно установите новую.



Для большей плотности герметизируем стыки выпускной системы.

Промежуточную трубу насаживаем на приемную, только надежно закрепив последнюю на картере коробки передач, чтобы исключить возможность повреждения коллектора. Сильные удары передаваться на него не должны.



В запчасти поставляют два вида хомутов для стыков выхлопных труб. Мы предпочитаем хомуты стремяночного типа (на снимке слева). Они надежнее и долговечнее.

Есть хомуты под два диаметра – 48 мм для стыка приемной трубы с промежуточной и 44,5 мм для стыка промежуточной трубы с глушителем.



Чтобы плотнее насадить трубу глушителя на промежуточную трубу, ставим деревянный упор между коленом промежуточной трубы и днищем автомобиля. Снизу, ударяя через деревянную проставку, плотно насаживаем трубу глушителя.



Этот тонкий и капризный болт мы обычно заменяем шплинтом подходящего размера или гвоздем.

Детали выпускной системы, помимо штатных точек крепления, нигде и никак не должны касаться кузова! В движении двигатель колеблется, любое «незаконное» касание кузова вызывает неприятный шум. Вот основные места, на которые нужно обращать внимание.



Сварной стык приемной трубы уперся в картер коробки передач. Пришлось нам стык отогнуть вниз.



Иногда, опять же из-за неправильного изгиба, приемная труба касается средней тяги рулевой трапеции (в основном на поворотах) или, наоборот, поперечной балки.



Промежуточная труба может касаться опоры подвесного подшипника или...



...заднего карданного шарнира. Пришлось отгибать вверх трубу резонатора.

Учтите, что от этих проблем и вы не застрахованы. К тому же во многих магазинах предлагают «штаны» от одного производителя, глушитель от другого и т. д. Вот тут, прежде чем покупать железо, стоит хотя бы померить штангелем диаметры стыкуемых труб. Разница порой такова, что никакой затяжкой хомута «свищ» не устранишь. После замены всех деталей выпускного тракта пускаем двигатель и рукой проверяем герметичность всех стыков. При необходимости подтягиваем резьбовые соединения.

Цены деталей выпускного тракта от разных поставщиков могут сильно различаться. Приемные трубы отечественных производителей – 170–210 руб., французской фирмы Walker – 370 руб. Промежуточные трубы с одним резонатором – 240–260 руб., с двумя резонаторами – 350–450 руб.; Walker – 800 руб. Основные глушители – 240–320 руб., производства Тольятти и фирмы Walker – 800–940 руб. ЗР

РАБОТАЕМ НА ДИЗЕЛЕ-2

ОБСЛУЖИВАЕМ ДВИГАТЕЛЬ ГАЗ-560

ТЕКСТ / ВЛАДИМИР ЧИЖОВ, ГАЗ

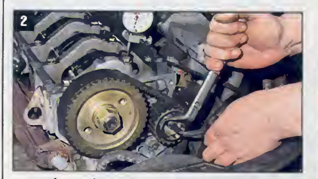
В шестом номере журнала мы рассказали, как проверить угол опережения впрыска на двигателе ГАЗ-560. Если он не соответствует норме, потребуется регулировка.

Так как угол опережения зависит от натяжения ремня газораспределительного механизма, предварительно проверяем и, если потребуется, натягиваем ремень. Для этого поворачиваем коленвал против часовой стрелки на 0,4 мм по индикатору.



Между шкивом распределительного вала и натяжным роликом устанавливаем устройство для измерения натяжения зубчатого ремня. Усилие должно составлять 500±50 Н.

Если оно другое, отрегулируем его. Для этого…



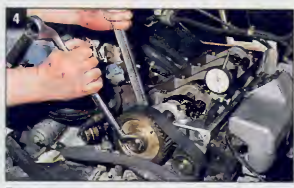
…ослабляем болт ролика ключом «шестигранник на 8». Вращая гайку ролика ключом «на 32» против часовой стрелки, натягиваем ремень и завинчиваем болт.

Для правильной установки угла опережения впрыска потребуется немного сдвинуть зубчатый шкив с конуса распределительного вала и повернуть последний при неподвижном коленчатом вале. Чтобы при этом клапаны не достали до поршней, предварительно повернем коленчатый вал против часовой стрелки на 30–40 градусов. Поршни первого и четвертого цилиндров переместятся вниз и встанут примерно на одном уровне с поршнями второго и третьего цилиндров.

Так как подобраться к коленвалу очень сложно, делаем это, проворачивая шкив генератора.



Одновременно ключом «квадрат на 10» прижимаем ролик натяжителя ремня, чтобы последний, передавая усилие на шкив коленвала, оставался хорошо натянутым.



Придерживая ключом «на 30» распределительный вал, другим таким же ключом откручиваем гайку зубчатого шкива на несколько оборотов, но не снимаем ее.

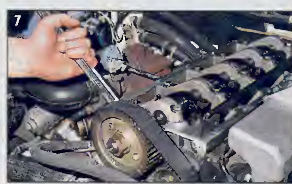
Зубчатый шкив установлен с натягом на конусе распределительного вала и относительно его может располагаться произвольно, что позволяет выполнить описанную ниже регулировку.



Съемником создаем усилие, сдвигающее шкив с конуса распредвала, но не снимаем его. (Ремень на фото снят только для наглядности!)



Зубчатый шкив легче освободить от конуса, если, создав преднатяг, ударить молотком по болту съемника.

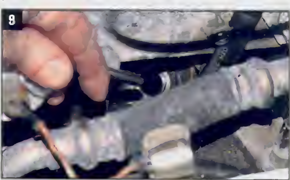


Ключом «на 30» поворачиваем распределительный вал по часовой стрелке…



…добиваясь хода насос-форсунки 3,17–3,23 мм. Это чуть больше нормы. Но последующая затяжка гайки шкива уменьшит эту величину примерно на 0,1–0,15 мм, приблизив к требуемой 3,16–3,20 мм.

Теперь нужно вернуть коленвал в положение, при котором поршень первого цилиндра находится в ВМТ.



Повернув коленвал за шкив генератора, вновь вставляем штифт в противовес.

Теперь валы выставлены правильно. Вынув штифт, удерживаем распредвал ключом «на 30» и завинчиваем гайку зубчатого шкива распределительного вала динамометрическим ключом до момента 80 Н·м (предварительная затяжка). Поворачиваем коленвал на два оборота и вновь стопорим штифтом. Проверяем индикатором ход насос-форсунки: он по-прежнему должен быть 3,17–3,23 мм. Если ход соответствует этой величине, то, вынув штифт, окончательно затягиваем гайку шкива моментом 240 Н·м. При такой затяжке зубчатый шкив незначительно сместится в сторону уменьшения хода насос-форсунки и мы получим требуемую величину 3,16–3,2 мм. Если вы ошиблись, придется снова снять зубчатый шкив и повторить регулировку.



Проверив угол опережения впрыска, не забудьте извлечь штифт из коленчатого вала. ЗР

СВОИМИ СИЛАМИ / ДЕТАЛИ МАШИН

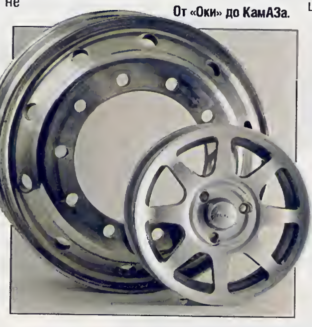
НА УРАЛЕ КАМАЗ ПОДКОВАЛИ

ЛЕГКИЕ КОЛЕСА ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ

ТЕКСТ / ЕВГЕНИЙ БОРИСЕНКОВ

Любят у нас красивые вещи! Неудивительно, что легкосплавные колеса идут нарасхват. Помимо яркой внешности, есть у них и преимущества, особенно у кованых. Они не только легче стальных, но и много жестче. С ними автомобиль лучше управляется, разгоняется, тормозит – об этом мы уже не раз писали (ЗР, 2000, № 7, с. 152; 2001, № 2, с. 138). Для грузовика все это не столь очевидно. По большому счету, ему без разницы, на каких колесах ездить – алюминиевых или стальных.

Но так уж устроен мир, что встречают по одежке. Законы бизнеса универсальны: заказ на перевозку скорее получит подрядчик, чьи машины при прочих равных условиях выглядят представительней. Колеса в этом могут сыграть важную роль. Это давно поняли в ВСМПО – Верхнесалдинском металлургическом производственном объединении. Легковые колеса этой марки пользуются на рынке хорошим спросом. А почему бы не расширить ассортимент? В качестве объекта выбрали популярный КамАЗ, где охотно пошли на эксперимент, заказав партию дисков размером 22,5 дюйма для магистральных грузовиков.



От «Оки» до КамАЗа.

Вот тут-то и начались трудности. Тягач – не легковушка. Нагрузки на колеса здесь нешуточные. Попробуй обеспечь требуемую прочность при минимальном весе! ВСМПО – предприятие оборонное, и к выпуску мирной продукции здесь тоже относятся соответственно. Для отработки разных вариантов конструкций в цеху оборудовали собственный испытательный участок (он, кстати, пригодился и для легковых колес) и провели стендовые испытания по четырем основным параметрам: сопротивление усталости при изгибе с вращением и при динамической радиальной нагрузке, определение жесткости бортовых закраин и сопротивления удару под углом 30° (так воспроизводят наезд на бордюр).

Колеса примерно выдержали нелегкий экзамен. Стоит колесо на 22,5″ недешево – 7,5 тысячи рублей, но и достоинства немалые. На одном только тягаче комплект дисков позволяет выиграть четверть тонны веса! Плюс увеличение срока службы подвески. Главное же, красота – она вообще бесценна. ЗР

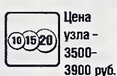
УБРАТЬ ЛЮФТ

РУЛЕВОЙ МЕХАНИЗМ «ГАЗЕЛИ»


Ключи «на 13», 17, 36, шестигранник «на 12».


Съемник универсальный, щипцы для снятия пружинных колец, специальный ключ для регулировки подшипника.


Время работы – 2 часа.



Цена узла – 3500–3900 руб.

ТЕКСТ / АЛЕКСАНДР ПОПОВ

Этот механизм отличается по конструкции от привычных газовских червячно-роликовых и имеет свои достоинства и недостатки.

Начнем с достоинств: механизм невелик, легок и, самое главное, у него высокий КПД. Это позволяет обходиться без гидроусилителя на довольно тяжелой машине. Замена скольжения качением благоприятно сказывается и на ресурсе узла. Регулировки он требует нечасто.

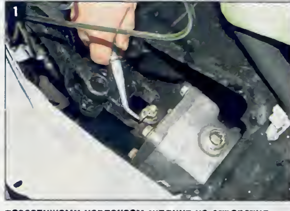
Теперь о недостатках. Прецизионная пара винт – шариковая гайка не допускает разукомплектования, но хуже, что запчастей не найдешь днем с огнем. В продаже видели только механизм в сборе – от 3500 до 3900 руб.

Регулировка механизма требует снять его с автомобиля, а чтобы выставить зазор в зубчатом зацеплении, нужны не только специальный ключ, но и достаточно высокая квалификация, иначе подшипники вала-сектора легко перекосить. К тому же приходится снимать сошку, а каждый, кто хоть раз ремонтировал «рулевое», знает, какой это тяжкий труд.

Итак, прежде всего проверим работоспособность механизма. При поворотах руля ничто не должно щелкать или заедать. Суммарный люфт баранки в положении «прямо» не должен превышать 25°, а для автобусов – 20°. Если он больше, первым делом проверим, не изношены ли шарниры тяг рулевой трапеции, подшипники передних колес или карданные шарниры рулевого вала. Люфт может появиться и в клиновых соединениях нижней карданной вилки с винтом рулевого механизма, а также в соединении верхнего карданного шарнира с валом рулевой колонки.

Если все эти соединения в порядке, приступаем к регулировке.

Поворачиваем рулевое колесо на 2,5 оборота от положения «прямо» в любую сторону и снимаем рулевой механизм. Для этого:



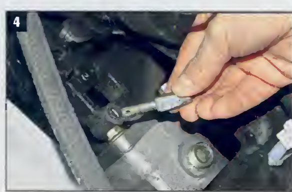
пассатижами извлекаем шплинт из отверстия клина нижнего карданного шарнира.



Ключом «на 13» отвертываем гайку, оставив ее на резьбе заподлицо с концом клина.



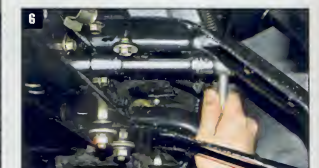
Через латунный стержень выбиваем клин и, полностью отвернув гайку...



...вынимаем его.

Снимаем вилку нижнего шарнира с винта рулевого механизма.

Отсоединяем от сошки продольную рулевую тягу.



Головкой «на 17» с внутренней стороны лонжерона рамы отвертываем один из трех болтов крепления механизма к кронштейну.

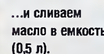
Накидным ключом «на 17» отвертываем два других болта.



Снимаем рулевой механизм.

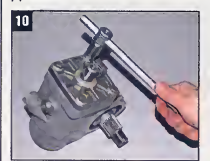


Шестигранным ключом «на 12» вывинчиваем пробку...


...и сливаем масло в емкость (0,5 л).



Покачиваем винт рулевого механизма в осевом и радиальном направлениях. Если рука ощущает люфт, регулируем подшипники. Для этого:



головкой «на 13» отвертываем четыре болта крепления верхней крышки картера механизма.



Поддев отверткой, снимаем крышку, затем удаляем одну из регулировочных прокладок.

Заодно можно заменить манжету (сальник) крышки. Вновь устанавливаем крышку. Чтобы она садилась без перекоса, болты затягиваем равномерно. Иначе можно повредить пластмассовый сепаратор верхнего подшипника винта.

Если люфт и теперь ощущается, снимаем еще одну прокладку (как правило, последнего бывает достаточно, чтобы его устранить).

Теперь проверим и при необходимости отрегулируем зазор в зубчатом зацеплении гайка – вал-сектор. Для этого, вращая винт, переводим сошку в среднее положение, после чего покачиваем вал-сектор за сошку. Ход конца сошки не должен превышать 0,3 мм. Если он больше, делаем следующее.



Головкой «на 36» отвертываем гайку крепления сошки.



Сняв гайку с пружинной шайбой, помечаем зубилом или керном положение сошки на валу и обрабатываем соединение проникающей жидкостью (керосин, WD-40 и т. п.).

Устанавливаем на сошку съемник.



Постепенно подтягивая болт съемника и нанося резкие удары по сошке через проставку, снимаем сошку со шлицев вала.

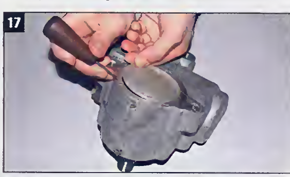
Заметьте: на шлицевом участке вала сделаны четыре широкие прорези, а в отверстии сошки – соответствующие им четыре сдвоенных шлица.



Снимаем пластмассовую крышку...



...и поролоновый уплотнитель.



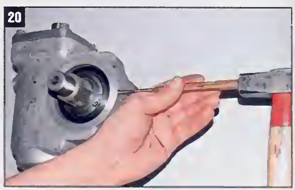
Снимаем вторую пластмассовую крышку...



...и вынимаем две полиэтиленовые пробки-заглушки.



Щипцами или круглогубцами снимаем стопорные кольца.



Тонким бородком с тупым концом выпрямляем лунки на подшипниках вала-сектора.



Специальным (можно самодельным) ключом поворачиваем эксцентричные подшипники в отверстиях картера по часовой стрелке, со стороны шлицевого конца вала-сектора, до устранения зазора в зацеплении.

При этом нельзя перекашивать вал-сектор, иначе его роликовые подшипники заклинит.

Поворачиваем оба подшипника поочередно на малый угол.

Момент поворота винта на отрегулированном механизме лежит в пределах 10–18 кгс·см.

Фиксируем подшипники, отогнув бородком их буртики в отверстия картера.

Собираем рулевой механизм в обратной последовательности, при этом шлицевое соединение покрываем смазкой ШРУС-4 или ШРБ-4, а поролоновый уплотнитель смачиваем трансмиссионным маслом.

Масло (трансмиссионное) в объеме 0,5 л удобнее заливать в механизм до его установки на автомобиль. ЗР

ВЕРНЫМ КУРСОМ

УСТАНОВКА КОЛЕС НА «ОКЕ»


Ключи «на 10», 19, 22.


Шаблон, нить с крючками, штангенциркуль, вкладыши в обод высотой 40 и 35 мм, отвес.


Время работы – 1 час.

ТЕКСТ / ВЯЧЕСЛАВ ЛУКЬЯНОВ

Точно отрегулировать углы установки передних колес можно лишь на специальном стенде. Однако неплохих предварительных результатов можно достичь и подручными средствами – например, если пришлось срочно менять детали, а до фирменного стенда далеко. Были бы подходящая яма (эстакада) и соответствующие навыки. Очень важно, чтобы автомобиль стоял горизонтально – для этого можно подложить под колеса куски фанеры, а горизонтальность проверить строительным уровнем.

Важно также знать, что регулировка углов теряет смысл, если предварительно не устранить неисправности в подвеске, чрезмерные люфты в подшипниках ступиц и верхних опорах стоек. Недопустимы разрушения, большие деформации или износ резинометаллических шарниров. Автомобиль надлежит укомплектовать колесами и шинами одного размера, с давлением воздуха в них 0,18 МПа (1,8 атм). Радиальное и осевое биение ободов не должно превышать соответственно 0,7 и 1,0 мм. Биение нетрудно проверить, вращая вывешенное колесо, рядом с которым плотно установлена какая-нибудь стойка (на худой конец, сойдет и кирпич). На боковине шины найдите две диаметрально противоположные точки равных осевых биений и пометьте их мелом или маркером. Они понадобятся при регулировке развала и схождения.

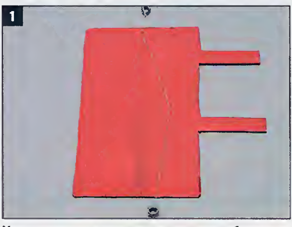
Лучше всего делать эту работу при загрузке «Оки» по 75 кгс на подушках передних сидений и 75 кгс на середине подушки заднего сиденья. Таковы условия точности. Можно, к примеру, загрузить кирпичами (масса одного облицовочного – 3,75 кг). Руль и колеса – в положении прямолинейного движения автомобиля.

Непосредственно перед проверкой прожимаем два-три раза подвеску, прикладывая усилие сначала к заднему, потом к переднему бамперу.

Регулируем углы в такой последовательности: угол продольного наклона оси поворота; угол развала; схождение.

Параметры установки колес у обкатанного загруженного автомобиля должны быть следующими: угол продольного наклона оси поворота 1,5–2,5 град; развал по ободу от вертикали 0±3 мм; схождение по ободам 0±1 мм.

Продольный угол наклона оси поворота регулируем, изменяя длину растяжки рычага подвески. Достигаем нужного результата, вращая гайки на растяжке, в месте ее установки в резинометаллический шарнир. С увеличением этого угла повышается курсовая устойчивость. Разница значений для левого и правого колес не должна превышать 30 мин.



Угол измеряем с помощью простого шаблона с отвесами на обе стороны.

Форма шаблона позволяет определять продольный угол почти на всех моделях ВАЗ. На шаблоне (с обеих сторон) проведена линия, параллельная торцам выступов, и на этой линии просверлено отверстие, в которое пропущена нить с двумя грузиками на концах. Протащив нить через отверстие (до упора грузика), можно использовать шаблон для противоположного колеса.

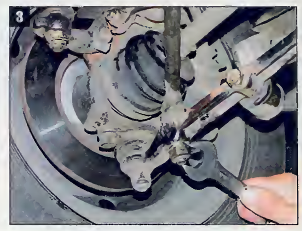
Отсчет углов ведем по разметке на шаблоне с шагом через 1 град.



Прикладываем торцы шаблона к передней стороне стойки и по отвесу определяем угол.



Здесь для наглядности снято колесо и нить отвеса выпущена с наружной стороны шаблона. Поскольку стойка наклонена в поперечном направлении, при реальной регулировке нить отвеса отходит от внутренней стороны шаблона – для правильной оценки угла необходимо смотреть на нить и шаблон перпендикулярно продольной плоскости автомобиля.



Ключом «на 19» ослабляем гайку крепления растяжки к рычагу.



Ключом «на 22» вращаем две гайки на креплении конца растяжки в резинометаллическом шарнире.

Укорачивая растяжку, мы уменьшаем угол продольного наклона оси поворота и наоборот.

Для определения **угла развала** используем отвес.

Верхний конец нити крепим на крыле (можно с помощью магнита). Колесо располагаем так, чтобы метки (см. выше) расположились по вертикали.



Линейкой или штангенциркулем измеряем расстояние от нити отвеса до обода колеса в верхней и нижней точках.

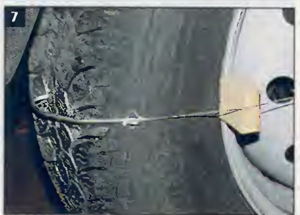
На загруженном автомобиле разница между нижним и верхним размерами должна быть в пределах ±3 мм, а на пустом – от 0 до +6 мм.

При необходимости регулируем угол, проворачивая верхний болт с эксцентриком в узле крепления поворотного кулака к стойке. Для этого ключом «на 19» ослабляем затяжку гаек верхнего и нижнего болтов крепления и...



...ключом «на 19» поворачиваем верхний болт. Здесь, для наглядности, снято колесо.

Схождение определяем, натянув капроновые нити между передними и задними колесами по осям ступиц. Колеса устанавливаем так, чтобы метки на боковинах (см. выше) расположились по горизонтали.



Нити крепим крючками за протекторы колес.

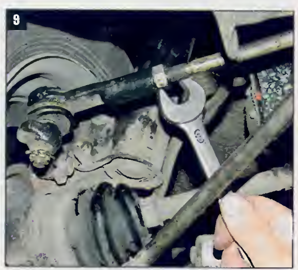
На передние части ободов колес под натянутую нить устанавливаем вкладыши. На заднем колесе высотой 40 мм, на переднем – 35 мм.



Линейкой (штангенциркулем) измеряем расстояние от нити до задней части обода переднего колеса.

На загруженном автомобиле размер должен составлять 40±0,5 мм, а на пустом – 39,3±0,5 мм.

Регулируем схождение, меняя длину рулевых тяг.



Ключом «на 19» отвертываем контргайку.



Ключом «на 10» вращаем внутренний наконечник рулевой тяги до получения правильного схождения. При этом следим за тем, чтобы чехол рулевой тяги не перекручивался.

После регулировок проверяем затяжку всех резьбовых соединений в рулевом управлении и передней подвеске. Как видите, ничего хитрого здесь нет. Зато есть шанс «посрамить» компьютерные технологии, если все делать тщательно и не торопясь. ЗР

ОСТАНОВКА ПО ТРЕБОВАНИЮ

ТОРМОЗА В ПОРЯДКЕ У ЗАБОТЛИВОГО ХОЗЯИНА



ТЕКСТ / ОЛЕГ ЛЕВЫХ,
ТЕХЦЕНТР «АВТОПОСТ-2000»

Тормозная система сама по себе довольно надежна, а потому наплевательское отношение порой терпит долго. Если повезет – до продажи машины. Если нет... Чтоб не мучиться запоздалым раскаянием, уделяйте тормозам побольше внимания.

ПРОВЕРЯЕМ

Уровень рабочей жидкости в компенсационном бачке лучше контролировать ежедневно. Автоматика с лампочкой на панели приборов может и отказать – например, если окислились контакты. А на глаз – надежно. Кстати, в «жигулях» уровень связан с износом колодок. Если с новыми накладками он был максимальным, то снижение до минимума – сигнал об их предельном износе. Проверить, по крайней мере, не помешает.



Информация по обслуживанию наклеена на бачок.

Сегодня, конечно, никто не полезет измерять свободный ход педали с линейкой – нагибаться неохота. Но если он по ощущениям великоват, пора привести в действие систему самонастройки колодок задних цилиндров. Устроена она довольно просто.

Рабочие поршни вставлены в разрезные упорные кольца, каждый в свое. Зазор между кольцом и поршнем – 1,25–1,65 мм. В нормальных условиях этой величины хватает, чтобы прижать колодки к барабану с нужным усилием. Со временем накладки истираются и ход поршня оказывается недостаточным. Тут, по идее, кольца должны сдвинуться, компенсируя износ. Но при обычных торможениях давления в цилиндре чаще всего не хватает. Чтобы помочь, надо сымитировать три–четыре экстренных хода взад–вперед. Попросту говоря, «вдарить» по тормозам на скорости 10–15 км/ч. Результат ощутите сразу – свободный ход уменьшится вполовину.

Коварное устройство – вакуумный усилитель. Полный отказ чувствуется сразу. А мелкие капризы, снижающие эффективность работы, ощутимы не всегда. Так и катается иной, пока нога не отсохнет. Верный способ – стартовая проверка. Нажимаем на тормоз и пускаем двигатель. Педаль должна немного опуститься. Если что не так – надо ехать к специалистам. «Чайнику» этот узел не по зубам.

То же касается АБС. Символ неисправности – горящая оранжевая лампа на панели. Но паниковать не стоит, ведь основная система в порядке. «Антиблок» помогает лишь на скользкой дороге, когда водителю сложно удержать колеса на грани блокировки. АБС делает это за него, обеспечивая максимальное сцепление покрышки с дорогой. Асы, достигшие вершин мастерства, порой отключают устройство сознательно. По их мнению, электронный разум не способен учесть все нюансы (и в этом есть доля правды!). Но в обычной жизни это все же благо.



Прибор для диагностики систем с АБС.

Не помешает перед выездом проверить ручник. Как-никак, это не только стояночный тормоз, но и запасной.

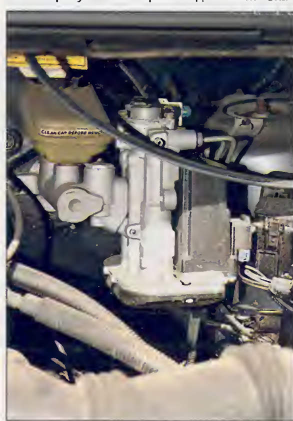


Датчик и задающий диск антиблокировочной системы.

ОБСЛУЖИВАЕМ

Чаще всего приходится менять колодки. Ничего не поделаешь – расходный материал. Первыми обычно изнашиваются более нагруженные передние. Но если диски на всех четырех колесах – задние нередко «летят» вдвое быстрее. Поэтому и контролировать их стоит вдвое чаще. Лучше визуально – электрические системы оповещения с их открытыми разъемами в нашей соли не очень-то надежны. Есть и более удачное решение – механический индикатор. При контакте с диском металлическая пластинка, приклепанная к основанию колодки, издает визжащий звук. К сожалению, широкого распространения у нас она не получила (в частности, по компоновочным соображениям).

Несложная на первый взгляд операция замены требует некоторой подготовки. Ска-

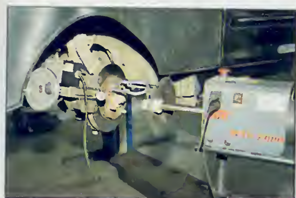


Блок АБС под капотом.

жем, полезно знать, что направляющие пальцы в «жигулевских» суппортах надо выбивать снаружи, в «опелевских» – изнутри. Иначе можно выколотку сломать. Различаются и конструкции с плавающей скобой. Кроме того, для разборки наверняка понадобится «экзотический» инструмент – шестигранники или «торксы».

Утапливают поршни рабочих цилиндров тоже не абы как. Упираться монтажкой в тормозной диск нельзя. Чуть погнутый, он потом замучает вибрациями, а стоит недешево – лучше сразу потратиться на приспособление. А есть модели, где давить вообще бесполезно – поршни надо... вкручивать!

Барабанные механизмы еще более разнообразны: в некоторых без инструкции не разберешься. В крайнем случае действуйте постепенно: разобрав одну сторону, оставьте вторую в качестве образца. Но надежнее всего обзавестись толковым руководством или проконсультироваться у специалиста.



Установка для проточки тормозного диска на автомобиле.

Зато отрегулировать ручник проще простого. Только не увлекайтесь – количество щелчков должно соответствовать норме. Иначе коррозия быстро прихватит малоподвижные детали. Кроме того, отсутствие необходимых зазоров способно заблокировать автоматику подвода колодок.

Не очень сложно заменить тормозную жидкость. Тут главное – не упустить момент. Она гигроскопична и со временем, набравшись влаги, может при торможении вдруг закипеть – педаль провалится. Останется уповать на везение и... надежно работающий ручник.

Но торопиться в этом деле тоже не надо. Сразу опустошать систему, слив жидкость, неосмотрительно. Манжеты, поработав всухую, как правило, теряют герметичность – дело заканчивается переборкой гидроцилиндров. Разумнее постепенно вытеснить старую «тормозуху» свежей. В сервисах для этого есть специальные установки. В домашних условиях поступают так. Грушей или шприцем отсасывают содержимое компенсационного бачка. Затем заполняют его свежей жидкостью и прокачивают систему. Уплотнениям



Приспособление для прокачки тормозов.

здесь тоже приходится несладко, но не до такой степени. Чтобы процесс прошел успешно, качать надо по определенной схеме. У «жигулей» это, к примеру, перед–зад, у «самар» – диагональ. Не угадаешь – будешь гонять воздух до второго пришествия.

У АБС – свои особенности. Обычно изготовители не рекомендуют приступать к работе без специальных приспособлений. Это, как правило, сканер, делающий все самостоятельно. Задача мастера – подключить его к диагностическому разъему. А уж прибор, следуя определенной программе, проверит в нужной последовательности электронасосы и клапаны системы. Рукастый частник чудо техники не купит – дорого. Для него предусмотрены обходные технологии. Они сродни «ручной» прокачке. Только клапанов больше и порядок их открытия специфический. Широкой публике эта информация, от греха, недоступна. Коль очень хочется, можно покопаться в Интернете. Но после стоит все же «показаться специалисту».

Следующее белое пятно – регулятор тормозных сил. Следуя инструкции, можно провести лишь предварительную установку. Диапазон регулировок слишком узок – методом «тыка» не попадешь. Поэтому окончательную настройку делают на тормозном стенде.

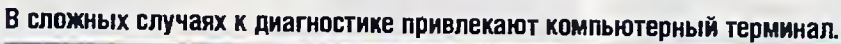
ЧИНИМ

Перебрать тормозной цилиндр, в общем-то, несложно. Но замена уплотнений не всегда дает нужный результат. Чтобы гарантированно устранить течь, надо еще обработать зеркало. Делаем это с помощью шкурки-«нулевки», деревянной оправки и сверлильного станка. Перед сборкой все детали промываем горячей водой с мылом. Никаких растворителей и бензина! Правда, выгоду можно извлечь, если все делать самому. Стоимость работ и материалов в сервисе может быть сопоставима с ценой новой детали.

Более сложную гидравлику, например блок АБС, лучше не трогать. Заплутать в его лабиринтах очень легко – удастся ли выбраться? Берется ли кто-нибудь за ремонт, не знаю. Обычно приобретают узел в сборе. А вот электрическую часть этой системы заменить несложно. Чаще всего в ней отказывают датчики. Снять для проверки с двух-трехлетней машины уже невозможно – приржавел. Дело привычное – безжалостно выковыриваем его любыми подручными средствами – все равно выбрасывать.

Коль взялись за ремонт, позаботьтесь о добротном инструменте и кондиционных запчастях. С тормозами не шутят! И, пожалуйста, не усовершенствуйте конструкцию! Популярная народная забава – демонтаж регулятора тормозных сил. Есть даже обоснование: лучше уж без него, чем с его сюрпризами. Многие за это поплатились. Ведь при интенсивном торможении разгрузившиеся задние колеса неожиданно блокируются, провоцируя занос. Происходит это так внезапно, что парировать его удается не всегда.

Отсюда правило: больше аккуратности, меньше самодеятельности. И автомобиль всегда будет останавливаться по первому требованию. ЗР



В сложных случаях к диагностике привлекают компьютерный терминал.



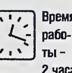
ОБСЛУЖИВАЕМ «ФОРД-ЭСКОРТ»



Монтажная лопатка, молоток, пассатижи, шлицевая и крестообразная отвертки, ключи «на 10», 13, 30 (с мощным воротком), высокий ключ «на 16» (свечной), шестигранники «на 2,5» и 8.



Динамометрический ключ, подъемник (яма, эстакада).

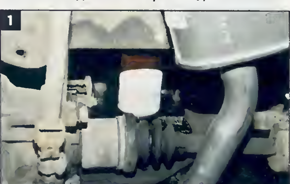


Время работы – 2 часа.

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ СУХОВ

Последнее поколение европейских «эскортов» появилось на свет в 1990 году. С тех пор модель пережила два рестайлинга – в 1992 и 1995 гг., но изменения коснулись в основном внешнего облика. «Эскорт» унаследовал от предшествующего поколения и других моделей «Форда» пеструю гамму двигателей: есть тут карбюраторные нижневальные и верхневальные, впрысковые, турбодизель. В Россию поставляли автомобили с одновальными карбюраторными двигателями HCS 1,3 л и CVH 1,6 л, с впрысковым двухвальным ZETEC 1,6 л и – в небольших количествах – с турбодизелем 1,8 л. Главный козырь «Эскорта» – низкая цена и относительная простота обслуживания. Но, как утверждают специалисты московского дилерского техцентра «Мэйджор», несмотря на скромный перечень операций при ТО, недогляда и небрежности эта машина не прощает. Пособием для рассказа послужил распространенный в России карбюраторный «Эскорт» образца 1996 года.

Рекомендуемый «Фордом» межсервисный пробег – 15 тыс. км, но для подержанного автомобиля, да еще в российских условиях, его стоит сократить до 10 тыс. км. Масляный фильтр меняем одновременно с маслом в двигателе при каждом ТО.



Доступ к фильтру – снизу.

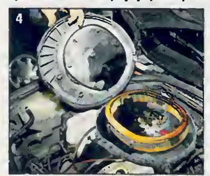


Для слива масла откручиваем пробку поддона ключом «на 13».

Для двигателя ZETEC (с гидроопорами в клапанном механизме) лучше использовать масло SAE 5W50, карбюраторные довольствуются «минералкой» 5W30 с одобрением «Форда». Воздушный фильтр меняем каждые 30 тыс. км. Для этого…



…крестообразной отверткой откручиваем винты крепления крышки к карбюратору и саморезы крепления ее к корпусу фильтра…



…и, отщелкнув пять замков, снимаем крышку.



Одновременно меняем и свечи зажигания, ключ «на 16».

Менять ремень ГРМ лучше на фирменном сервисе (75–80 тыс. км). Проконтролировать его натяжение желательно при ТО после замены и затем через 30 тыс. км. Для этого…



…открутив два болта «на 10», снимаем верхнюю крышку.

Пустив и прогрев двигатель, наблюдаем за ремнем: при резком увеличении оборотов амплитуда биения ветвей не должна превышать 25–30 мм. Чтобы подтянуть ремень, останавливаем двигатель…

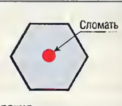


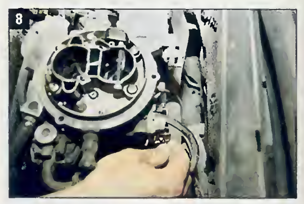
…ключом «на 13» ослабляем два болта крепления кронштейна натяжного ролика и, передвинув его, затягиваем болты.

Еще раз пускаем двигатель и проверяем натяжение ремня. Если его ветви даже при перегазовках остаются сильно натянутыми или ремень «воет», ослабляем его.

Для регулировки токсичности отработавших газов инструкция предписывает использовать спецключ – шестигранник 2,5 мм с отверстием посередине.

Но достаточно сломать выступающий штифт в центре винта – и после этого привести токсичность в норму сможете обычным дешевым ключом без отверстия.





Регулировать карбюратор неудобно, ключ приходится вставлять со стороны моторного щита (для наглядности корпус воздушного фильтра снят).

Сцепление регулировать не требуется, заданный свободный ход поддерживается автоматически.

Масло в коробке передач рассчитано на весь срок службы автомобиля, поэтому при отсутствии подтеканий его уровень можно контролировать лишь через два–три ТО.



Для этого шестигранником «на 8» отвертываем пробку заливного отверстия в передней части коробки передач. Уровень должен быть примерно по его нижнюю кромку.

Для замены передних тормозных колодок…



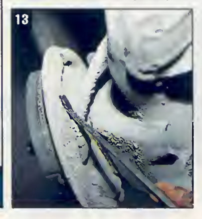
…вынимаем шплинт из отверстия в оси…



…вынимаем пассатижами или выбиваем молотком ось…

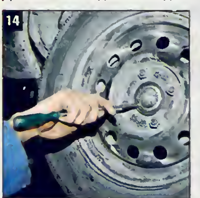


…и откидываем скобу с поршнем.



Для контроля толщины задних накладок в тормозном щите предусмотрено отверстие, закрытое резиновой заглушкой (для наглядности колесо снято).

Для замены задних колодок…



…прочной отверткой подцепляем и снимаем защитный стальной колпачок гайки подшипника ступицы.

Колпачок при установке желательно заменить новым или, в крайнем случае, выправить для плотной посадки – он защищает подшипник от воды и грязи.

Ключом «на 30» отвертываем гайку подшипника…

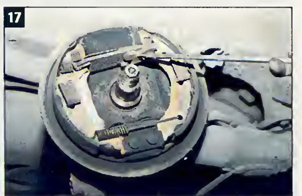


…и снимаем барабан вместе с колесом и подшипником ступицы.



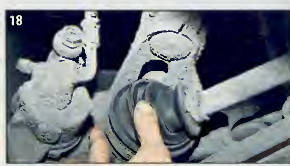
Обязательно приподнимаем пыльники тормозных цилиндров.

Если из-под них вытекает тормозная жидкость, цилиндры придется заменить.



Чтобы максимально свести новые колодки, разблокируем храповой механизм автоподвода, отжав собачку отверткой.

Устанавливая на место барабан, следим, чтобы на посадочное место подшипника (ось ступицы) не попала грязь. Гайку подшипника затягиваем моментом 65 Н·м.



При каждом ТО осматриваем пыльники ШРУСов, рулевой рейки, наконечников рулевых тяг.

При несвоевременной замене жидкости в гидроусилителе руля (см. таблицу) рейка может дать течь.

ЗАПРАВОЧНЫЕ ОБЪЕМЫ И ИНТЕРВАЛЫ ЗАМЕНЫ ЖИДКОСТЕЙ

Узел (жидкость)	Срок замены	Двигатель HCS 1,3 л	CVH 1,6 л	ZETEC 1,6 л
		Заправочные объемы, л		
Двигатель (моторное масло)	10–15 тыс. км	3,25	3,50	4,25
Система охлаждения (антифриз)	3 года	7,1	7,9	7,0
Тормозная система (DOT–4)	2 года	0,5 л (на замену)		
Гидроусилитель рулевого управления (Dexron II или III)	3 года	0,7–0,8 л (на замену)		

Подвеска у «Эскорта» нежная, поэтому ей стоит уделить внимание при каждом ТО.



Одно из самых слабых мест - стойки стабилизатора, люфт в них лучше проверять рукой, когда автомобиль стоит на земле.

Также проверяем состояние резиновых втулок стабилизатора.



Люфт в шаровых опорах и сайлент-блоках оцениваем, покачивая их монтажной лопаткой.

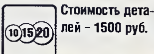
Практика показывает, что даже при небольших люфтах шарниры лучше заменить, иначе до следующего ТО узел может не дотянуть. К тому же одна неисправность часто влечет за собой другую: например, езда с разбитыми втулками стабилизатора может быстро привести к утончению (из-за попавшего песка) самой штанги, а это уже совсем другие расходы.

КОМУ ПОЖЕСТЧЕ?

УСИЛИВАЕМ КУЗОВ ВАЗ-2110


Ключи «на 10», 13, 17, 24, 27; крестообразная отвертка, молоток, зубило.


Время работы – около 3 часов.



Стоимость деталей – 1500 руб.

ТЕКСТ / АНДРЕЙ ОБРАЗУМОВ

Выполнив описанную здесь работу, можно существенно увеличить жесткость кузова «десятки» на кручение в зоне задней оси. Однако это заметно скажется на поведении машины, к которой придется заново привыкать, особенно если ездишь преимущественно в одиночку и налегке. Но тем, кто часто эксплуатирует машину с полной нагрузкой, увеличение жесткости кузова может пойти на пользу. Итак, приступаем к делу.



Так выглядит устанавливаемый комплект деталей.



Расфиксируем левую (правую) часть спинки заднего сиденья.



Отстегиваем кнопки крепления коврика багажника к спинке сиденья.



Отсоединяем нижнее крепление спинки и вынимаем ее из автомобиля.

Так же поступаем с другой частью спинки.



Вывинчиваем три винта верхнего крепления подлокотника к поперечине заднего сиденья.



Ключом «на 10» отвертываем две гайки нижнего крепления подлокотника и...



...вынимаем его.

Можно и не снимать подлокотник, но при снятом работать удобнее.



Отжав отверткой четыре фиксирующих усика полки багажника...



...снимаем ее.



Ключом «на 17» отвертываем болт крепления катушки бокового ремня безопасности (правой/левой).



Ключом «на 13» отвертываем две гайки правого и две гайки левого крепления поперечины к кронштейнам.

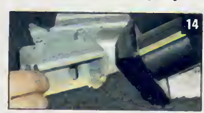


Снимаем поперечину.



Ключом «на 13» отвертываем две гайки крепления правого кронштейна поперечины к кузову...

...и снимаем кронштейн.



Аналогично поступаем с левым кронштейном.



Устанавливаем вместо снятых кронштейнов поперечины оригинальные из комплекта усилителя и наживляем их гайками.

Важно не ошибиться, устанавливая кронштейны. Обычно они поставляются промаркированными, в противном случае сориентироваться можно по отверстиям под болты верхнего крепления усилителя – они должны быть смещены относительно кронштейна назад. На фото 15 показан правый кронштейн.



Устанавливаем на кронштейны поперечину заднего сиденья и наживляем гайки крепления, не затягивая их окончательно.



Устанавливаем на место подлокотник и проверяем совпадение отверстий на его рамке и поперечине заднего сиденья. Если необходимо, двигаем поперечину вместе с кронштейнами и окончательно закрепляем кронштейны к кузову.



Ключом «на 17» отвертываем четыре болта крепления замков ремней безопасности к полу.



Напротив крепежных отверстий для замков ремней, с противоположной стороны поперечины пола, зубилом прорубаем...



...два узких паза (размером 80x15 мм) для нижних кронштейнов усилителя.



Ножом прорезаем коврик багажника напротив прорубленных пазов в поперечине пола.



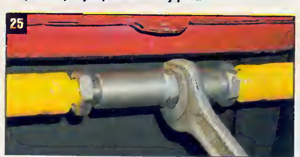
Вводим усилитель со стороны багажника – так, чтобы нижние кронштейны попали в прорубленные пазы, – и закрепляем совместно с замками ремней безопасности.



Наживляем болты верхнего крепления усилителя к кронштейнам кузова, два с левой и два с правой стороны.



Ключом «на 27» ослабляем две контргайки по сторонам регулировочной муфты.

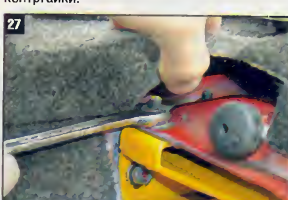


Вращая ключом «на 24» регулировочную муфту, устраняем зазоры между фланцами и кронштейнами верхнего крепления усилителя к кузову.



Двумя ключами «на 13» затягиваем две пары болтов верхнего крепления усилителя к кронштейнам.

Распираем усилитель, повернув регулировочную муфту на один оборот, и затягиваем контргайки.



Затягиваем гайки крепления поперечины к кронштейнам.

Дальнейшую сборку выполняем в последовательности, обратной разборке.

ЛЕГКАЯ БРОНЯ

НА ЧТО ПРИГОДНЫ АНТИГРАВИЙНЫЕ ПРЕПАРАТЫ

ТЕКСТ / ВИТАЛИЙ УРЮКОВ

Помимо составов, предохраняющих от коррозии внутренние полости кузова автомобиля, в продаже есть препараты для антигравийной защиты днища и порогов. Их основное назначение ясно из названия – противостоять воздействию песка и мелких камней, летящих из-под колес. Для автолюбителей такую химию продают в аэрозольных баллончиках и в упаковках для воздушного распыления (иногда их именуют евробаллонами). Последний способ требует компрессора и пистолета-распылителя, зато, на наш взгляд, надежнее – состав вытесняется воздухом снизу, не требуя применения лишних растворителя и пропеллента.

Чтобы оценить свойства таких препаратов, мы купили четыре образца – один наш и три иноземца. Почитали инструкции на баллонах и поняли – не для «чайников». Крайне скудна информация, особенно о приемах работы с составами. Да и про изготовителя хотелось бы узнать больше.

Безусловно, специалисты дополнили бы эти претензии своими специфическими требованиями. Например, указать класс или характеристику пленкообразователя, содержание летучих и нелетучих веществ, нанести «кабалистические» знаки пожароопасности и экологический индекс. Спору нет, они важны, но даже наши скромные запросы остались не полностью удовлетворенными. А то, что написано на упаковках, вызывает вопросы и нуждается в комментариях.

Вот про подготовку поверхности у «Тектила» ничего не сказано – значит, готовить не надо? Но лучше бы сказать об этом прямо. Кроме того, перевод инструкций на русский язык у «Меркасола» и «Тектила» некорректен. Первый может «перекрываться большинством лакокрасочных материалов», но в русском переводе: «...может наноситься на большинство автомобильных красок...». В оригинале допускается нанесение состава на антикоррозионную мастику, а в переводе – только на грунтовку. «Тектил» же вместо «...любого имеющегося на рынке распылителя» (в подлиннике) по-русски разрешает работать только оригинальным пистолетом «Вальволин».

В общем, покупателю остается полагаться на удачу – не сумеет он проверить, правильно ли выполнил работу. Нет даже описания вида и текстуры покрытия. Какое должно получиться – гладкое или шершавое, твердое или податливое?

Отсутствие же официальных документов (стандартов и утвержденных методик испытаний) для тестирования, к сожалению, давно стало правилом. Посоветовавшись со специалистами, мы решили по собственной программе проверить совместимость препаратов с битумной мастикой, адгезию (сцепление покрытия с металлом), а также их относительную стойкость к воздействию соляного раствора и абразивному износу – результаты в таблице.

Но прежде, вскрыв упаковки, по запаху определили тип основного растворителя, присутствующего в препарате. Для потребителя это всего лишь раздражитель, для химика – классификационный признак.

«Меркасол» и «Тектил» содержат, соответственно, ксилол и толуол, относящиеся к третьему классу опасности по ГОСТ 12.1.007-76. Это значит, что работать надо в хорошо вентилируемом помещении, используя средства защиты (респиратор, перчатки и спецодежду) и – внимание! – непременно в трезвом виде. Иначе возможны сильные аллергические реакции организма. Но «Меркасол» упомянул о наличии ксилола, предупредил о вентиляции и химзащите, а «Тектил» не сказал ни слова!

«Нова» базируется на бутилацетате, «Пинго» – на уайт-спирите, которые попадают в четвертый класс. Это малоопасные вещества, для них достаточно хорошей вентиляции, о необходимости которой предупреждают этикетки.

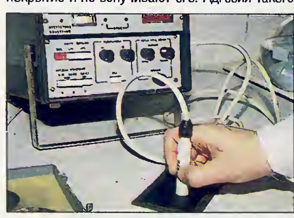
Затем нанесли все препараты на голые стальные пластины, а «Меркасол», как указано на упаковке, – еще и на предварительно загрунтованные (ГФ-021, один слой). Выдержали образцы при комнатной температуре семь суток и приступили к испытаниям.

Толщина покрытия у «Меркасола» оказалась 1,1 мм (по грунтовке – 1,125 мм), при нанесении толстого (более 1,2 мм) слоя состав стекает с вертикальных поверхностей и растрескивается при высыхании. Для работы с этим препаратом надо предварительно потренироваться.

«Пинго», образуя слой толщиной 1,7 мм, долго мажется. Поверхность, подобно «Меркасолу», получается гладкой.

«Тектил» и «Нова» дают твердую текстурированную поверхность (толщиной 1,5 и 1,6 мм соответственно) без отлипа. Рельефность у второго выше, он будет сильнее удерживать грязь.

Все составы хорошо ложатся на битумное покрытие и не вспучивают его. Адгезия такого



Проверка толщины покрытия магнитным толщиномером.

«Mercasol 5. Антигравий»

Изготовитель / Швеция

Объем / 1 л

Цена / 255 руб.



«Tectyl 190 Black. Антигравийная защита»

Изготовитель / Valvoline Europe, Нидерланды

Объем / 1 л

Цена / 350 руб.



«Nova Антигравий. Средство для защиты кузова»

Изготовитель / «Нова и К°», Россия, Москва

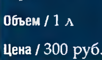
Объем / 1 л

Цена / 190 руб.



«Pingo. Антигравий, черный»

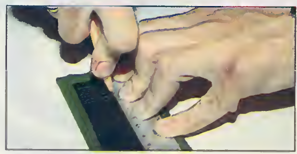
Изготовитель / «Пинго-Эрцойгниссе» Гаршинг, Германия



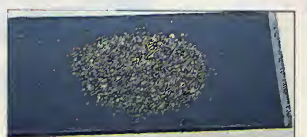
Объем / 1 л

Цена / 300 руб.





Резать решетку приходилось с усилием.



Полтора килограмма дроби обрушивалось на образец за один цикл испытаний.

комплексного покрытия к стали у всех препаратов, кроме «Тектила», сохраняется высокой. Что ж, значит, его в такой комбинации использовать не следует.

Для проверки адгезии на покрытия нанесли решетку (порезали их бритвой до металла на трехмиллиметровые квадратики). К ней плотно прижали липкую ленту, затем резким движением оторвали. Чем меньше частиц состава останется на ленте, тем лучше. Решетка, естественно, не должна повреждаться. Это более суровое испытание, чем предусмотрел ГОСТ 15140, распространяющийся на лакокрасочные (толщиной до 200 мкм) покрытия. Если пользуются решеткой, визуально оценивают степень разрушения. А ленту применяют только при параллельных надрезах.

Сцепление с неокрашенной сталью у всех препаратов, кроме «Меркасола», высокое. Если применить шкалу из ГОСТа, у «Тектила» и «Новы» оно отличное, а у «Пинго» – хорошее. Но «Меркасол» рекомендуется наносить на загрунтованную поверхность – адгезия к ней гораздо лучше, чем к голому металлу. После 96-часовой выдержки образцов в трехпроцентном растворе поваренной соли показатели не изменились.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ АНТИГРАВИЙНЫХ ПРЕПАРАТОВ

Параметр	Mercasol	Tectyl	Nova	Pingo
Экологический индекс состава (по растворителю)	Умеренно опасное вещество	Умеренно опасное вещество	Мало-опасное вещество	Мало-опасное вещество
Растворитель	Ксилол	Толуол	Бутил-ацетат	Уайт-спирит
Класс опасности растворителя	3	3	4	4
Запах состава (соответствует запаху растворителя)	Резкий	Резкий	Резкий	Умеренный
Продолжительность высыхания состава до степени 3 при температуре (20±2)°С, сутки	1	1	1	С отлипом
Запах сформированного покрытия	Слабый	Слабый	Слабый	Слабый
Характеристика поверхности покрытия:				
текстура	Гладкая (трещины на поверхности)	Шагреневая	Шероховато-рельефная	Гладкая
липкость (по загрязнению липкой ленты)	Нет	Нет	Нет	След
Толщина сухого покрытия, мкм:				
по стали 08кп	1100	1500	1600	1700
по грунтовке ГФ-021	1125	–	–	–
Сочетаемость составов с мастичным ПК (БМПК)*:				
совместимость с БМПК	Совмещ.	Совмещ.	Совмещ.	Совмещ.
адгезия к стали 08кп комплексного покрытия: БМПК+состав	Хорошая	Плохая	Хорошая	Средняя
Адгезия состава к стали 08кп	Плохая	Отличная	Отличная	Хорошая
Адгезия к стали 08кп комплексного покрытия:				
грунтовка ГФ-021+состав	Хорошая	–	–	–
Влажная адгезия покрытий после 96 ч экспозиции в 3% растворе поваренной соли (хлористого натрия)	Хорошая	Отличная	Отличная	Хорошая
Прочность покрытия при ударе, см	30 (средняя)	40 (хорошая)	40 (хорошая)	40 (хорошая)
Стойкость покрытия к статическому воздействию 3% раствора хлористого натрия при температуре (20±2)°С, ч, не менее	96 (хорошая, по гр. ГФ-021)	96 (хорошая, без грунта)	96 (хорошая, без грунта)	96 (хорошая, без грунта)
Состояние поверхности стали 08кп под покрытием после экспозиции в 3% растворе хлористого натрия в течение 96 ч	Без изменений	Без изменений	Без изменений	Без изменений
Условная твердость покрытия	0,880 (низкая)	0,994 (очень высокая)	0,984 (высокая)	0,970 (высокая)
Относительное вдавливание в покрытие, %	12 (большое)	0,9 (очень низкое)	1,1 (низкое)	3 (низкое)
Относительная потеря массы покрытия после 5 циклов абразивного воздействия, %	10 (большая)	0 (нет)	1 (небольшая)	0,2**
Условная твердость покрытия после 5 циклов абразивного воздействия	0,865 (низкая)	0,984 (высокая)	0,925 (средняя)	0,940 (средняя)
Относительное вдавливание в покрытие после 5 циклов абразивного воздействия, %	13,5 (большое)	1,6 (низкое)	1,5 (низкое)	5,6 (умеренное)

** Мастичное покрытие на битумной основе. ** Верхний слой покрытия удерживает частицы абразива.*

НАША СПРАВКА

ГОСТ 12.1.007-76 «ССБТ. Вредные вещества. Классификация и общие требования безопасности» по степени воздействия на организм человека вредные вещества подразделяет на четыре класса опасности: 1 – чрезвычайно опасные, 2 – высокоопасные, 3 – умеренно опасные, 4 – малоопасные.

Более того, при попытке снять покрытия ножом «Тектил» невозможно было оторвать от подложки. «Нова» тоже снималась с трудом. Внешний вид покрытий сохранился неизменным, только у «Новы» на поверхности (из-за ее сильной шероховатости) остался трудно смываемый налет от соли. Поверхность стальных пластин под покрытиями также сохранилась без изменений.

Относительную стойкость препаратов к абразивному износу проверяли в специальной установке, где образцы обстреливались смесью стальной и чугунно-колотой дроби – цилиндрической и сферической. Цилиндрическая дробь разрушает покрытие преимущественно за счет микроцарапания гранями, а сферическая – за счет накопления усталостных напряжений в результате многократных ударов.

После пяти циклов дробеструйки «Меркасол» потерял 10% первоначальной массы, «Нова» – 1%, а масса «Тектила» не изменилась. «Пинго», теряя частички покрытия, удерживал на поверхности абразивную пыль (это хорошо было видно под бинокуляром с увеличением 8,75 раза), поэтому масса осталась прежней.

Итак, явных аутсайдеров не оказалось. Хуже других «Меркасол» – образуемая им пленка склонна к растрескиванию, адгезия к металлу достигается только благодаря дополнительной грунтовке, при большой толщине слоя состав стекает с вертикальных поверхностей, износостойкость его сравнительно низка. Зато он хорошо совмещается со старыми битумными покрытиями. Самый дешевый из импортных, но дороже российского.

«Пинго» по основным показателям практически равен «Нове», хотя на 58% дороже. Долго липнет и мажется, удерживает на поверхности посторонние частицы.

«Тектил» обладает высокими твердостью, прочностью, адгезией и износостойкостью. Но при нанесении его на старые битумные покрытия хорошего соединения не получается. По комплексу качеств в наших испытаниях стал лучшим. Но ведь и цена – самая высокая.

«Нова» аналогична «Тектилу», хотя склонна к грязеудержанию. Зато почти в два раза дешевле! ЗР

КУЗОВНОЙ УЧАСТОК – ПРОДОЛЖЕНИЕ

ДЕНЬ ЖЕСТЯНЩИКА

ЧАСТЬ II. ТЯЖЕЛЫЙ СЛУЧАЙ

ТЕКСТ / ЕВГЕНИЙ БОРИСЕНКОВ

К сожалению, аварии не всегда заканчиваются мелкими повреждениями. Отчасти в этом «виноваты» инженеры, предусмотревшие в конструкции автомобиля энергопоглощающие зоны. Деформируясь, они гасят удар, защищая человека от травм. Кроме того, некоторые элементы, изгибаясь нужным образом, перераспределяют возникающие нагрузки. При ремонте первым делом все это предстоит вернуть на место.

Здесь, как правило, требуется частичная разборка. Значит, не обойтись без услуг обойщиков. Поэтому на полку в цеху мы положим чемоданчик со специнструментом. В нем – съемники для различных панелей, накладок, ручек. Поддевать пистоны отверткой – дурной тон. Демонтированные детали складываем на отдельный «именной» стеллаж, везем на склад и запираем на огромный замок. Всем известно – мелочевка исчезает буквально из-под рук!

Для снятия агрегатов необходим подъемник. Ограничимся двухстоечным на 3,5 т – его хватит даже для большого джипа. Сверх того пригодятся трансмиссионная стойка с комплектом насадок, «гусь» – гаражный кран и поддерживающая траверса. Последняя поможет, например, закрепить на кузове переднюю часть коробки передач, когда снят двигатель.

Если у машины повреждена задняя или передняя ось, для перемещения по цеху понадобится специальная тележка.

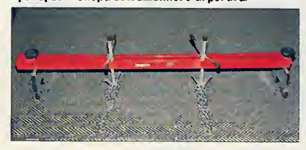
Это оборудование – для подсобных работ. Основные делают на стапеле. Самый примитивный – прочная металлическая рама с силовыми стойками. Поврежденный кузов крепят струбцинами за отбортовки порогов (вариант – за специально предусмотренные анкеры) и цепями вытягивают в нужном направлении. Главный его недостаток – низкая точность. А если пространственная форма восстановлена не полностью – жди беды. В лучшем случае машина будет «жрать» резину и тянуть в сторону. В худшем – пострадает прочность. Внутренние напряжения в перекошенных деталях спровоцируют их постепенное разрушение. Хорошо, если трещина не приведет к новой аварии.

Мы используем иную, самую современную технологию. Идея вот в чем. Каждый автомобиль имеет контрольные (базовые) точки, заложенные еще при проектировании. Так, нижний ряд «отвечает» за состояние платформы, определяющей ходовые

Тележка для перекатывания аварийного автомобиля.



Траверса – опора вывешенного агрегата.




Стапель для правки кузовов...


...и его измерительная система.


Наконечники для растяжек.

Силовая стойка для правки кузова.

а

б

качества. А верхний формирует пространственную конструкцию. Сравнив реальный кузов с эталоном, легко определить степень деформации. Метод хорош не только для диагностики: он позволяет мастеру быть постоянно «в курсе» во время правки.

Трехмерная измерительная система состоит из подвижных линеек со специальными наконечниками. Используя переходники и штанги, легко определить координаты любой точки с точностью до 1 мм. Включая те, что находятся в скрытых полостях или прячутся за препятствиями.

Считывать показания можно «вручную» либо с помощью компьютера. Для последнего надо докупить комплект ультразвуковых или лазерных датчиков. На качество это не влияет, зато распечатки хороши как исходный документ для определения ущерба. (Не зря их так любят страховые компании!)

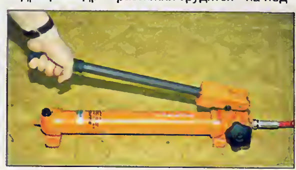
Материальное воплощение технологии – стенд на базе ножничного подъемника. Аварийную машину водружают на него с помощью лебедки. Затем крепят к раме за контрольные точки через специальные адаптеры-переходники («джиги»). Процесс начинают с базовой, неповрежденной части кузова. Координаты мест крепления сверяют по технологическим картам. Убежавшие точки постепенно, по одной возвращают на место – кузов как бы натягивают на шаблон. Важно, что при этом все целые места жестко связаны со стапелем и в процессе вытяжки не «уходят».

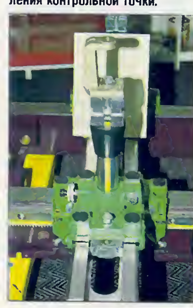
Текущие усилия создает гидравлика. Главный «тягач» – силовая стойка. У нас она тоже необычная (см. рис.).

Распространенный вариант, когда гидроцилиндр, наклоняя стойку, тянет прикрепленную к ней цепь, неудобен. Ведь один из концов цепи движется по дуге, постоянно изменяя направление действия силы. Меняется и плечо – при наклоне проекция стойки на вертикальную ось уменьшается. Значит, в соответствии с золотым правилом механики, изменяется усилие на крюке. Нелегко манипулировать тягой, все время меняющей направление и величину!

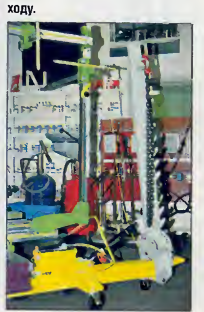
Чтобы сохранить эти параметры постоянными, поступают так. Опирающийся на стойку гидроцилиндр через блок соединяют непосредственно с цепью (рис. б и фото внизу). Для удобства работы таких стоек может быть несколько. Мы сэкономили – пользуемся одной, но зато на колесах. Перекатить ее в нужное место можно легко и быстро.

Относительно небольшие автономные гидроцилиндры-растяжки трудятся «на подхвате». Самые «ходовые» выдают усилие в 6–10 тонн. С их помощью можно надавить, вытянуть или зафиксировать любой элемент кузова. В комплект входит набор наконечников. Особо высоко ценятся разжимные губки (нечто наподобие ручных тисков). В некоторых мастерских пользуются более дешевыми винтовыми стойками. Основной недостаток – низкая производительность: сколько времени уйдет, пока крутишь муфту. А клиент ждать не любит! ЗР


Насос – источник «питания» силового оборудования.


«Джига» – переходник для крепления контрольной точки.


Страховочный захват.


Силовая стойка на собственном ходу.

Редакция благодарит ЗАО «Сфера-Сервис» за помощь в подготовке материала.

ВОЗВОДЯ ПОКЛЕП

ПРАВИЛЬНО СКЛЕПАННОЕ СОЕДИНЕНИЕ ВЕСЬМА ПРОЧНО

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ СУХОВ

Клепаных соединений в автомобиле больше, чем может показаться на первый взгляд. Выводы многих датчиков и переключателей склепаны с их изолирующей подложкой, верхняя накладка обивки двери и кронштейн верхнего ролика стеклоподъемника на «шестерке» – тоже на заклепках, как и кронштейны приборной панели и еще табличка с выходными данными (помните, господа угонщики?). Что уж говорить о «лендроверах», щеголяющих заклепками даже на лицевых панелях кузова! Впрочем, при кузовном ремонте клепаные накладки порой даже предпочтительней сварки: не требуется дорогого оборудования и навыков сварщика, металл не ведет, да и защитить от коррозии такое соединение проще. Конечно, заклепки на дверях «Ягуара» или «Роллс-Ройса» будут смотреться дико, но «уазику» подобные боевые шрамы имидж не испортят.

КЛАССИКА ЖАНРА

Как правило, прочность самой заклепки по сравнению с болтом того же диаметра невысока. Но клепаное соединение порой даже надежнее болтового: помогает трение сдавленных при клепке поверхностей. Малейший зазор между деталями (рис. 3а) или изгиб стержня заклепки (рис. 3б) – и под нагрузкой та просто срежется или вытянется и разорвется.

Чтобы этого не случилось, во-первых, правильно подбираем диаметр заклепки: она должна входить в отверстие с минимальным зазором (0,1–0,2 мм). Отверстия лучше сверлить после совмещения деталей, по месту – это гарантирует, что заклепка войдет в них без перекоса. Края отверстия слегка раззенковываем (рассверливаем), так как переход от головки к стержню заклепки для повышения прочности сделан закругленным. Под потайные и полупотайные головки зенкуем глубже, но не более чем на половину толщины детали. Если суммарная толщина пакета превышает пять диаметров стержня заклепки, а подобрать более толстую не удается, для прочного соединения придется использовать болт. Это не относится к деталям из пластмасс, которые обычно соединяют пустотелыми (трубчатыми) заклепками – о них речь впереди.

Рис. 1. Заклепки: а – с полукруглой головкой; б – с потайной головкой; в – с полупотайной головкой; г – вытяжная.

Во-вторых, перед клепкой листы нужно плотно прижать друг к другу, для этого служит натяжка (рис. 2а). Только после этого можно откусывать излишек стержня заклепки. Для клепки впотай оставляем «хвостик» по высоте, равный диаметру стержня, для полукруглой головки – 1,25–1,5 его диаметра. Из слишком короткого стержня получится маленькая головка (рис. 3в), крепко держать листы она не сможет, а при осаживании длинного стержня «потечет» вся заклепка, нарушится структура металла, снизится его прочность. Криво срезанный кусачками стержень – тоже брак, головка из него выйдет набекрень (рис. 3г).

Осаживают головку ударами молотка. Не стремитесь выбрать самый тяжелый, пытаясь расплющить металл «одним ударом» – так только навредите. При сильных деформациях головка заклепки может треснуть, причем иногда совсем незаметно, но надежности от такого соединения не жди (рис. 3д). Поэтому «проковывать» ее нужно постепенно, с разных сторон. Масса молотка в граммах примерно равна диаметру заклепки в миллиметрах, умноженному на 80. Старайтесь не попадать по самим деталям – это разбалтывает клепку. Другую сторону заклепки (с готовой головкой) при этом опирают на поддержку (наковальню). Если головка потайная (рис. 1б), наковальня может быть плоской, в других случаях (рис. 1а, в) используют поддержку с лунками. Окончательно отделывают головку обжимкой (рис. 2б). Если ее при ударе перекосили, на головке останется зарубка – в этом месте заклепка может разрушиться (рис. 3е). К тому же результату приведет и слишком маленькая обжимка.

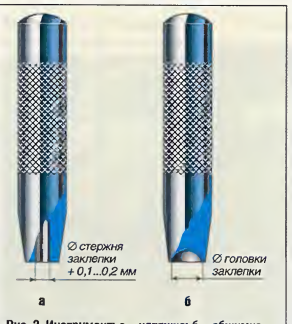
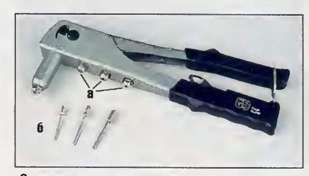


Рис. 2. Инструмент: а – натяжка; б – обжимка.



«Заклепочные клещи»:
а – сменные головки; б – заклепки.

Замена цепи ГРМ с выпрессовкой оси – прием спорный, но обойти его вниманием нельзя, ведь одни успешно пользуются им

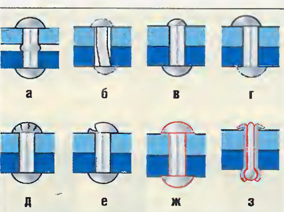


Рис. 3. Ошибки клепки: а – детали не прижаты друг к другу, заклепка выдавилась в зазор между ними; б – слишком тонкая заклепка смялась в отверстии; в – маленькая головка из-за недостаточной длины стержня заклепки; г – смещение головки относительно оси заклепки из-за криво обрезанного стержня; д – трещины на головке заклепки из-за сильного удара; е – зарубка на головке заклепки из-за неправильно установленной обжимки; ж – правильное соединение; з – соединение с вытяжной заклепкой.

ПОЛГОДА – ОТЛИЧНАЯ ПОГОДА /СТАТИСТИКА

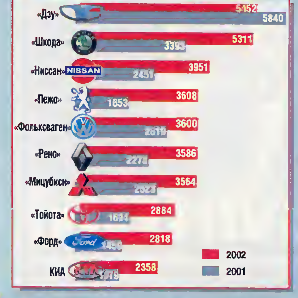
ПРОДАЖИ ЗАРУБЕЖНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ РАСТУТ НЕВИДАННЫМИ ТЕМПАМИ

ТЕКСТ / ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

А еще говорят, что социализм ушел в прошлое, а вместе с ним и типичные атрибуты вроде соцсоревнования… Неправда! Зайдите в кабинет любого автомобильного дилера – и увидите графики роста продаж (чаще всего в сравнении с другими компаниями), услышите бодрый рапорт о громадье планов: выполним, мол, досрочно и перевыполним…

И это не может не радовать, потому что бурный рост продаж автомобилей свидетельствует: экономическая ситуация в стране потихоньку налаживается, а благосостояние совет… простите, российского народа растет. Что подтверждается данными за первое полугодие 2002 года.

За редким исключением, дилеры иностранных компаний отчитались об успешном выполнении планов. Самой продаваемой маркой пока остается «Дэу», представленная только машинами узбекского производства. «Пока» – потому что «УзДэуавто», сохранив лидерство, сократила продажи с 5840 до 5452 автомобилей; буквально «на бампере» у нее висит «Шкода» (см. график). Позиции «УзДэу» помог удержать «Матиз», чей старт оказался весьма успешным. (О других планах «УзДэуавто» – в разделе «Экономика».)



Продажа новых иномарок в России за I полугодие 2002 г.

У «Шкоды» зарегистрирован рост продаж по сравнению с I полугодием 2001 года на 70% (в Европе – падение почти на 10%!). Продано 5311 автомобилей (в январе-июне 2001-го – 3393). Как и прежде, лидирует «Октавия» – 2804, за ней «Фабия» – 2499. (Все приведенные ниже цифры также относятся к продажам за январь-июнь с. г. в сравнении с I полугодием 2001-го.)

На третье место вышел «Ниссан», продав 3951 автомобиль. Объем продаж вырос более чем на 60%; особенно хорошо шли «Алмера» (1424 шт.) и «Максима QX» (891 шт.). Кроме того, с начала этого года реализовано 539 внедорожников X-Trail, и этот автомобиль стал самым продаваемым в своем классе среди импортируемых в Россию.

Французская компания «Пежо» увеличила продажи в 2,4 раза – с 1653 до 3608 шт. Самые ходовые модели – 307 (1247 шт.) и 206 – 1211. Всего на восемь (!) машин отстал германский концерн «Фольксваген»: 3600 легковых автомобилей против 2819. Бестселлером, как и раньше, был «Пассат»: продано 1921 шт. Второе место у «Боры» – 746, третье занимает «Гольф» – 612. В затылок немцам дышат французы из «Рено» – рост продаж с 2278 автомобилей до 3586 – на 57%. Лидеры продаж, естественно, «Символ» – 1771, «Меган» (вместе с мини-вэном «Сценик»).



Самые популярные иномарки в I полугодии 2002 г. (продажа, шт.).

«Рольф Холдинг», официальный дистрибьютор «Мицубиси моторс» в России, заявил, что за первые шесть месяцев 2002 года сбыт новых автомобилей вырос на 41% по сравнению с тем же периодом года прошлого и составил 3564 машины. Лучше всего продавались «Каризма» (1986) и вседорожники «Паджеро» (включая «Спорт», «Пинин» и пикап L200) – 975 штук. Отмечено знаменательное событие: в марте 2002-го компания продала 25-тысячный «Мицубиси» в России: им оказалась «Каризма».

Далее в списке передовиков идет «Форд»: владельцами автомобилей с голубым овалом на капоте стали 2818 россиян (1459 за тот же период 2001 года; рост продаж – 93%). Лидером остается «Фокус» (1375 автомобилей), за ним новый «Мондео» (855). То ли будет, когда осенью у дилеров появится российский «Фокус» за 10,9 тыс. долл.

«Тойота» наконец-то пересмотрела ценовую политику в России, за счет чего и «рванула»: за первую половину 2002 года продажи новых автомобилей в Европейской части России выросли на 70% (2884 машины против 1694). В апреле в автосалонах появилась новая «Королла» – и моментально стала лидером (793). За ней идут представительская «Камри» (665) и деловой «Авенсис» (525).

Впервые в десятке лидеров продаж – корейская компания КИА, которая увеличила сбыт на 71%. За первые шесть месяцев 2002 года продано 2358 машин (70% которых собраны в России – вот нынешняя формула успеха!) против 1379 за январь-июнь прошлого года. Основу благополучия заложили модели «Рио» (752 шт.) и вседорожник «Спортидж» (643).

Концерн БМВ впервые обошел в России заклятых друзей из «Даймлер-Крайслер»: покупателей нашли 1791 БМВ и 19 «Мини». Решающую роль сыграло обновление 7-й серии (269 за полгода!). Но самой продаваемой моделью остается, конечно, «трешка» – 616 штук.

А вот «Даймлер-Крайслер» несколько сдал позиции – 1602 автомобиля (в первом полугодии прошлого –

1707). Специалисты концерна объясняют это колебаниями курса евро и обещают к концу года исправиться. Слабым утешением может служить рост продаж автомобилей марок «Крайслер» и «Джип» – с 78 до 174 (целых 123%!).

Догоняет земляков другая германская марка – «Ауди», которая в первом полугодии в 1,59 раза увеличила продажи в России. На ее счету 1508 легковых автомобилей (против 948 в первом полугодии 2001 года). Больше всего россиянам полюбилась «Ауди-А6» – 578 штук.

Южнокорейская «Хёндэ» в январе-июне 2002-го в 3,24 (!) раза увеличила продажи по сравнению с первым полугодием 2001 года: 1158 шт. против 357. Лидер, конечно же, «Акцент» таганрогской сборки – 560 штук, который теперь стоит всего 9,9 тыс. долл. (см. тест в этом номере).

Российское отделение «Дженерал моторс» в первом полугодии поработало очень неплохо. Реализовано 1272 автомобиля (рост – на 117%): 1023 марки «Опель», 104 – СААБ и 145 – «Шевроле». Лидирует по-прежнему «Опель-Астра» (659 машин).

Остальные инофирмы пока не смогли преодолеть психологически важный рубеж в 1000 автомобилей. Но, кажется, не очень расстраиваются, а наоборот, полны планов и надежд. Так, французская компания «Ситроен» увеличила продажи в 2,7 раза (911 машин против 337). Лидером стала недавно появившаяся на российском рынке модель С5 (401 штука).

Японская «Сузуки» тоже увеличила продажи автомобилей в России – в 2,08 раза. Среди проданных 866 машин первым был вседорожник «Гранд Витара» (227 штук). А вот более известная в мире (но и более дорогая) «Хонда» по-прежнему отстает, хотя и увеличила продажи на 45,8%. Своих хозяев обрели 506 автомобилей, более 70% из которых – «паркетники» CR-V и HR-V. Замыкает «японский список» компания «Субару», продав за полгода 199 автомобилей (тоже рост – на 15%).

Едва ли не единственный зарубежный производитель, который попал в отстающие – итальянский ФИАТ. Он и раньше особыми успехами не блистал, а ныне и вовсе сдал – в первом полугодии 2002 года сократил продажи в 1,82 раза. Только 161 россиянин решился стать владельцем итальянского автомобиля (год назад насчитывалось 293). Не густо…

Всего за первое полугодие новенькие иномарки приобрели свыше 40 тыс. россиян – почти в 1,5 раза больше, чем за первые 6 месяцев 2001 года. Кроме того, по сравнению с аналогичным периодом 2001 года на 45% увеличился ввоз подержанных иномарок: 283 994 автомобиля против 195 307. При этом доля новых автомобилей (до трех лет), ввезенных физическими лицами, составила всего 7%, зато 52% – старше семи лет.

Причины такого роста далеко искать не надо – во-первых, все по-прежнему ожидают увеличения таможенных пошлин, а во-вторых, отечественные машины неуклонно дорожают. ЗР



№9 2002 • С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 854-й

УЧРЕДИТЕЛЬ
ОАО «За рулем»
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
Виктор Панярский
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Петр Меньших
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Владимир Аркуша
Марк Тилевич
ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ
Игорь Твердунов
ОТДЕЛ ИСПЫТАНИЙ
Вадим Крючков (*зав. отделом*), Александр Будкин, Сергей Воскресенский, Анатолий Карпенков, Михаил Колодочкин, Юрий Нечетов, Анатолий Фомин
ОТДЕЛ ТЕХНИКИ
Антон Чуйкин (*зав. отделом*), Алексей Воробьев-Обухов, Михаил Гзовский, Сергей Канунников, Максим Сачков
ОТДЕЛ АВТОМОБИЛЬНОЙ ЖИЗНИ
Елена Варшавская (*зав. отделом*)
ОТДЕЛ ИНТЕРНЕТА, СПОРТА
Аркадий Алексеев (*зав. отделом*), Сергей Зиновьев
ОТДЕЛ ЭКСПЛУАТАЦИИ
Вячеслав Субботин (*зав. отделом*), Евгений Борисенков, Эдуард Коноп, Андрей Сидоров, Борис Синельников, Анатолий Сухов
ОТДЕЛ СПЕЦПРОЕКТОВ
Игорь Моржаретто (*зав. отделом*)
СОБСТВЕННЫЕ КОРРЕСПОНДЕНТЫ:
в Киеве Леонид Сапожников,
в Тольятти Сергей Мишин
ОФОРМЛЕНИЕ
Наталья Кледова (*зав. отделом*),
Александр Барабанов (*художник*),
Олег Воеводов (*графика*),
Александр Батыру,
Георгий Садков (*фотокорреспонденты*),
Татьяна Чикунова (*верстка*),
Мая Исаенкова (*корректура*)
«ПРАВОЗАЩИТА «ЗА РУЛЕМ»
Сергей Волгин, тел. (095) 208-30-27
ЦВЕТОДЕЛЕНИЕ
Дизайн-центр «За рулем». Владимир Шухов (*директор*), тел. (095) 978-21-91, телефакс (095) 250-26-41
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Антонина Диричева
тел. (095) 267-30-65, 267-64-93
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Семен Шадрин, тел. (095) 978-03-89, 961-11-55, телефакс (095) 978-00-12
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ПОЛЕЗНЫЕ СТРАНИЦЫ»
Александр Мухин, тел. (095) 978-87-23, телефакс (095) 978-87-14

Формат 207x270 мм.
Отпечатано в типографии ILTE (Италия) компанией OTA LLC
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 450 000 экз.
сертифицирован
Национальной тиражной службой

Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 207-27-33, факс 737-43-07
Телефонные опросы: тел. 262-38-28
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписаться на журнал можно во всех отделениях связи СНГ.

Цена одного экземпляра по каталогу «Роспечать» – 30 рублей, розничная цена – свободная.

Подписной индекс издания на полгода 70321, на год 72390.

ЧИТАЙТЕ В ОКТЯБРЬСКОМ



Обновив «младшую» серию 9-3, фирма СААБ вновь подтвердила, что ориентируется на взыскательных и амбициозных клиентов.

• Приглашаем еще раз пройтись по стендам и подвести итоги Московского международного мотор-шоу МИМС-2002. Представляем обладателей Гран-при «За рулем».

• Какое влияние способна оказать промывка форсунок впрыскового двигателя на его работу, да и на поведение машины – вот суть нашего теста.

• Эту машину «Ижмаш» обещал давно, но начинает делать только теперь. Универсал ИЖ-21261



может стать интересной альтернативой вазовской «четверке».

• КамАЗ намерен укрепить позиции на рынке большегрузных автомобилей. Об этом говорит и появление новой модели – магистрального тягача КамАЗ-6460 с двигателем, отвечающим Евро II.

• Классические «Жигули» все еще пользуются неплохим спросом. Надеемся, опыт читателя, пятикратно «обогнувшего экватор» на такой машине, заинтересует многих.

• Автомобиль и дорога – к этому словосочетанию мы привыкли. А вот автомобиль и озеро, река? Что делать, если машина упала в воду с моста или набережной?



Мы примерили эту ситуацию на себя в реальных условиях.

• Времена, когда в дорогу запасались провизией, ушли в прошлое. Трасса предлагает завтраки, обеды и ужины на любой вкус и ко-



шелек. И все же: чем руководствоваться, чтобы не тратить лишнего и получить здоровую и вкусную пищу.

• На некоторых машинах «десятого» семейства огорчает вибрация, возникающая при торможении. Очередная экспертиза ЗР посвящена вентилируемым тормозным дискам на 14 дюймов.

НОМЕРЕ:

• Только за первое полугодие на дорогах России погибло более 5400 пешеходов и свыше 32 тысяч



ранено. Как уменьшить масштаб непрерывной трагедии? С этим вопросом ЗР обратился к специалистам.

• Легко быть эрудитом, сидя перед экраном телевизора… «Кто хочет стать миллионером?», «Своя игра» – а мы-то чем хуже? Желающих оценить уровень своих автомобильных (и не только!) познаний ждет новая рубрика на тему «Проверь себя». Миллионов, правда, не обещаем…

• С каждым новым всплеском цен на бензин растет интерес к газовому топливу. Что предпочесть из рыночного ассортимента газового оборудования, как его монтировать, какие плюсы и минусы сулит переход на газ? На эти вопросы мы старались получить ответ, оснащая «Оду» газовой аппаратурой.

• Черной «Волге» ГАЗ-3110 уже год. Позади 20 000 километров. Прощай, гарантия. Самое время посчитать расходы на ее ремонт и обслуживание и вернуться к теме, которую не раз поднимал журнал, – выгодно ли пользоваться гарантийными услугами автосервиса.

• Для тех, кто владеет не только приемами управления, но и навыками ремонта, в приложении «Своими силами» рассказываем, как установить щиток приборов ВАЗ-2115 на «десятку», обновить наружную панель двери «Москвича», заменить и отрегулировать главную пару в редукторе «Волги».

ПОПРАВКА

Уважаемые читатели! Материал о «подвигах» пьяных механиков, анонсированный в № 8, будет опубликован в одном из следующих номеров.

К ВАМ ЕДЕТ За рулем



АНАТОЛИЙ СКАЛЬНЫЙ, доктор медицинских наук, профессор, главный редактор журнала «Микроэлементы в медицине», президент Центра биотической медицины:

АБОНЕМЕНТ на журнал (индекс издания)

За рулем (наименование издания) Количество комплектов:

на 2002 год по месяцам:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Куда (почтовый индекс) (адрес)

Кому Скальному А. В. (фамилия, инициалы)

«Огромную роль в жизни человека играют микроэлементы, которые содержатся в организме в ничтожных количествах. Вот так и каждая статья в журнале «За рулем» (я читаю его много лет!) делает нас шаг за шагом ближе к цивилизованной жизни на дорогах».

/ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на с. 166: 1, 4, 6, 9, 11, 15, 16, 19

I. Пункт 12.1 ПДД разрешает водителям останавливаться на левой стороне дороги, а не проезжей части, как это сделал водитель легкового автомобиля. Водитель автобуса нарушил требование пункта 12.4 Правил, запрещающего останавливаться в том числе под мостами (независимо от количества полос для движения в данном направлении).

II. Знак 4.4 «Движение легковых автомобилей» допускает въезд грузовых автомобилей, разрешенная максимальная масса которых не превышает 3,5 т. Разворот по указанной траектории вблизи перекрестка Правила также не запрещают.

III. При неисправности стеклоомывателя запрещается эксплуатация транспортного средства (пункт 4 приложения к Основным положениям), но пункт 2.3.1 Правил допускает дальнейшее движение к месту стоянки или ремонта с соблюдением необходимых мер предосторожности. Остановка на данном участке дороги запрещена пунктом 16.1 Правил (остановка на автомагистралях вне специальных площадок для стоянки).

IV. Перекресток является регулируемым, поэтому обгон с выездом на полосу встречного движения запрещен (пункт 11.5 ПДД).

V. Пункт 12.5 запрещает стоянку вне населенных пунктов (знак 5.24 с названием населенного пункта на синем фоне приравнивает этот участок дороги к внегородским) на участках дорог, обозначенных знаком 2.1 «Главная дорога». Однако водитель автобуса Правила не нарушает: прекращение движения в данном случае стоянкой не является, поскольку связано с высадкой пассажиров (пункт 1.2 ПДД). В то же время водитель легкового автомобиля, двигаясь с предельно допустимой при буксировке прицепа скоростью, согласно пункту 14.7 Правил, должен был ее снизить, чтобы при необходимости остановиться и пропустить детей, выходящих из автобуса, обозначенного соответствующим опознавательным знаком.

VI. В соответствии с пунктом 7.13 приложения к Основным положениям (в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 21 февраля 2002 г. № 127) запрещается эксплуатация транспортных средств, у которых нарушена герметичность уплотнителей и соединений системы кондиционирования воздуха.

VII. Пункт 5.1 Правил однозначно требует от пассажиров при поездке на транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности, быть пристегнутыми ими.

VIII. Водитель легкового автомобиля находится на главной дороге, поэтому в соответствии с пунктом 13.9 ПДД пользуется преимуществом перед транспортными средствами, находящимися на второстепенной дороге. Конфликта с микроавтобусом также возникнуть не должно, так как его водитель подает рукой сигнал правого поворота (пункт 8.1 Правил).

ЗАДАЧИ ПОДГОТОВИЛ ДМИТРИЙ МИТРОШИН